MEMORIAS DEL RÍO NEGRO

AURELIO PICCONE
Y OTROS

EDICIONES

HISTORIAS
RELATOS

Los grandes ríos (Nilo, Amazonas, Danubio, Orinoco, Támesis, Mississipi, etcétera) merecen que la pluma de los escritores se ocupen de su historia. Lo mismo puede decirse del río Negro, el legendario Hum de los chanáes, chico para el mundo pero grande para los uruguayos porque divide al medio nuestro territorio.

Este libro resulta una aproximación a lo azaroso de su curso, al surgimiento de ciudades y represas, al antiguo vigor de su tráfico comercial y un reconocimiento al potencial turístico de sus paisajes.
Pero también relata la *historia viva*, la que deviene de las vivencias y anécdotas de sus lugareños.

La fértil memoria de don Aurelio Piccone, tan aventurero como las aguas del propio rio, rescata acontecimientos y relatos para que pervivan en el recuerdo de las futuras generaciones.

Aurelio Piccone frente al Río Negro

Aurelio Piccone

Memorias del río Negro

Ernesto Daragnès Rodero

La azarosa vida del río Negro

Juan Antonio Varese

Puertos del departamento de Soriano

Manuel Santos Pírez

M'Bopicuá y su historia

© Aurelio Piccone y otros

Sello editor: Torre del Vigia-Ediciones
Mercedes 937 piso 4º
Telefax 900 2919
Montevideo (C.P. 11.100)
Uruguay
E-mail: torredelvigia@movinet.com.uy

Revisión de textos: María Cristina Dutto
Carátula: Rodolfo Fuentes (sobre foto de Armando López)
Dibujos cartográficos: Juan José Macri Accinelli, coloreado de Rodolfo Fuentes
Pintura de contratapa: acuarela del Dr. Raúl C. Praderi, que representa un paileboat navegando por el bajo Rio Negro.
Mapa del Uruguay: TEC Asociados
Fotografías interiores: Gustavo Guarino, Armando López, Rodolfo Fuentes, Shirley Olivera y Archivo Juan Antonio Varese.

I.S.B.N 9974 – 7593 – 9 - 0

Prohibida la reproducción total o parcial del presente libro sin la expresa mención del sello editorial, el nombre de los autores y la procedencia de las imágenes.

Índice

La azarosa vida del río Negro **11**

Memorias del río Negro **33**
- La histórica villa Soriano 37
- La boca Falsa 45
- El crimen de la isla del Infante 49
- Insólita pelea con un jabalí 79
- De cacería 85
- El paso de las Balsas 91
- Carnavales en la Rambla 101
- Los viajes desde los puentes 109
- Los boliches orilleros 117
- De cuentos y fogones 123
- Paso de los Toros 137
- Inundaciones y crecientes 149
- San Gregorio de Polanco 153
- El paso del Borracho 157
- En *La Gaviota a* Buenos Aires 161
- Viaje a Concepción del Uruguay 171
- Naufragios en el Hum 179
- Dolores y su fundación 185

Puertos del departamento de Soriano **195**

M'Bopicuá y su historia **211**

Del Centro Histórico y Geográfico de Soriano

Resulta tarea grata escribir el prólogo de determinada obra cuando ella se refiere a sitios, a personajes, a hechos y aconteceres que alguna vez conocimos, por relatos o participando activamente de ellos.

Más aún cuando la obra encara en su totalidad y describe la verdadera forma de vida de quienes nacen, viven y aprenden de las enseñanzas que les trasmiten personas que también han tenido su hábitat en esos sitios, que se han hecho rudos y expertos en solucionar los mil y un inconvenientes que se presentan a cada instante en una vida pendiente en todo momento de la amabilidad o de la furia de una corriente de agua, de un torrentoso caudal que con sus continuos vaivenes va marcando las horas y los días de sus lugareños.

Desde siempre, en las aulas, sea en los primeros años de la educación de los niños como en cursos liceales o universitarios, se imparten clases de historia, de ciencias sociales y de sociología con referencia a la historia tanto nacional como universal, apelando al juicio de sociólogos y pensadores de fama mundial.

Pero no conocemos un lugar donde se enseñe una materia que nos describa, que nos haga conocer la historia pequeña de una aldea, de un diminuto pueblo, de un barrio o de una ciudad, sino que esa historia se difunde —y gracias a Dios cada vez con más ahínco— a través de cultores de los lugares donde han nacido o vivido, quienes nos describen con pinceladas verdaderas todas las actividades de cada sitio.

A través de esas descripciones discurren personajes, parajes, hechos, anécdotas, sucesos a veces trágicos, a veces jocosos, que nos van pintando el día a día de esas pequeñas comunidades, de esos pueblos, de esas ciudades, hechos o situaciones que de otra forma se perderían en el olvido.

La obra que prologamos, dividida en varias partes tiene como eje el río Negro prácticamente en toda su extensión, y sus autores ofrecen visiones y versiones distintas de cada uno de los temas tratados.

Admiramos y seguimos a quienes de esa manera hacen conocer, tanto a los vecinos que vivimos frente al rio como a los turistas que nos visitan los diversos lugares de nuestra patria, los pequeños y numerosos acontecimientos que han sucedido en el devenir de los tiempos, rescatando asimismo identidades propias en personajes que animaron la vida de los pueblos y ciudades y que dejaron grabado un sitio en la historia local.

Es, si se quiere, la historia chica pero es también la historia propia y por tanto la verdadera, la que al referirse a nuestra zona nos hace recordar, conocer y hacer conocer el porqué de nuestro lugar en el mundo.

Esc. Alfonso Arias

ERNESTO DARAGNÈS RODERO

La azarosa vida del río Negro

Inundación ...
Foto: Armado López

Prof. Ernesto Daragnès Rodero

Nació en Montevideo en el año 1926.

Profundo conocedor de mil y un rincones del pais a través de centenares de expediciones que organizó como director del GERGU, Grupo de Exploración y Reconocimiento del Uruguay, que fundó en el año 1965, y cuya dirección ejerció hasta el año 1990.

Docente de investigación en Geografía del Uruguay y miembro de número del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay.

Desde 1994 dirige la Cátedra Ambiental, habiendo obtenido el Premio Nacional del Medio Ambiente (2002) por sus tareas docentes, brindadas como conferenciante o a través de la difusión periódistica.

Se ha especializado en Geomorfología, Fitogeografía y Geografía Histórica.

Su formación la debe a las enseñanzas del profesor Jorge Chebataroff, de quien fue su principal asistente a partir del año 1970.

Ha publicado centenares de artículos sobre temas históricos y geográficos.

Los ríos, resulta indudable, pueden ser asimilados a seres vivientes. Como tales, nacen, crecen, se reproducen y mueren.

En algún lugar están las nacientes, el curso se alimenta con diversos afluentes, sus aguas van a remover las nutrientes de los suelos y en ellos se reproducirá la vida de mil especies vegetales y animales. Padecerán las sequías y se desbordarán por violentos cambios climáticos y, por fin, culminarán su vida volcándose a un cauce mayor, ya sea otro río, un mar o un océano.

En su desarrollo, como todo ser vivo, sufrirán los avatares que les impongan el clima y las estructuras rígidas o blandas de los andariveles de su cauce.

El río Negro, el viejo Hum, no escapa a la forma de vida descrita ni a sus condicionantes. Sin duda, en su deseo de triunfar en su largo recorrido, luchará contra las imposiciones del suelo, las dificultades del clima y las ocurrencias de los hombres. De todo ello les contaremos.

Estamos acostumbrados a ver la representación geográfica de un río o arroyo como una línea de color celeste, fina en un principio y algo más gruesa en su desembocadura.

Esta apariencia lineal, sin embargo, no puede compararse con su estricta realidad. En muchos de sus tramos es sereno y en otros tormentoso, a veces profundo y otras veces llano, y lo que no suelen mostrar los mapas es que esa línea celeste prácticamente no es dibujable, puesto que el río corre disperso en una gran zona de bañados o escondido en los fondos de los lagos hidroeléctricos. Quien sobrevuele el Negro o quien lo navegue sabrá lo difícil que es darse cuenta de dónde está el cauce real.

En tiempos lejanos, el río Negro fue un tajo que separó al pequeño país en dos partes, franqueable solo en pocos pasos

notables y estratégicos. Los jesuitas, los corambreros, Artigas, Larrañaga, etc. supieron utilizarlos.

Cambios de derrotero

La geografía del río Negro, al igual que la del país, no fue siempre la misma.

Si consultamos un libro de geografía del Uruguay o de Brasil sabremos que el actual río Negro tiene sus nacientes en el estado de Río Grande del Sur, donde recorre más de 120 kilómetros antes de entrar en nuestro territorio.

Nace a 270 metros de altura en la zona de Bagé, donde la serra das Correias se une con las coxilhas das Tunas, junto a la localidad de Hulha Negra, y enseguida se le suma el arroyo Quebracho. Recibe gran número de tributarios al correr por terrenos gondwánicos generalmente anegadizos.

Entra en Uruguay por el departamento de Cerro Largo, muy cerca del cerro Carpintería, donde recibe al arroyo San Luis, que es parte de los límites nacionales.

Toda esta descripción es correcta y podemos leerla en los actuales textos geográficos. Pero no sería fiel a la realidad si estos libros se hubiesen escrito hace 60 millones de años, cuando las cosas eran muy diferentes.

Por entonces, la fisonomía de este territorio era otra. Ese tramo del cauce brasileño que recogía aguas de una extensa cuenca entraba a nuestro país, aprovechaba la depresión del actual bañado de Aceguá y, por medio del tramo final del río Tacuarí, desembocaba en la laguna Merín.

¿Qué pasó entonces con el resto del río Negro, que hoy sabemos que desemboca en el río Uruguay?

Esta es la primera gran sorpresa de la vida de este importante río: tenía como cabecera al actual río Tacuarembó.

Venía recogiendo aguas y arenas provenientes de todo el cono que forman las cuchillas Negra y de Santa Ana. Al llegar a donde hoy se juntan el Tacuarembó y el Negro, las aguas tomaban el curso mencionado hacia la laguna Merín. Ese río Negro de entonces tendría que haberse llamado, sin duda, Tacuarembó.

Debió de pasear sus aguas para cortar el antiguo desierto de Botucatú de la era Gondwánica. Debió de conocer un clima torrencial que inundó ese desierto al punto de crear luego el acuífero más grande del continente, así como también un prolongado clima desértico que permitió el ascenso por capilaridad de las aguas ricas en carbonato de calcio que litificaron las arenas más superficiales. Sin duda debió de recrearse con nuevos climas torrentosos que horadaron aquel desierto ahora cementado por la cal, y ser testigo de la erosión producida por aguas pluviales que terminaron dando forma a toda una región de cerros chatos de casi igual altura, de proyección vertical tendiente al círculo, cual verdaderos tambores.

¡Que rica la memoria de este río, capaz de recrear todas esas etapas del modelado del relieve!

Pero, así como los ríos tienden a imponer la voluntad de su caudal contra los impedimentos que hallan a su paso, el río Negro, siempre aprovechando las pendientes y las ventajas que da la ley de gravedad, sufrió otro cambio fundamental, ahora definitivo.

Lo que actualmente permite el paso de las aguas de este a oeste, a partir de la boca del río Tacuarembó, no era entonces más que una superficie rocosa y dura que había surgido al enfriarse las lavas volcánicas, transformadas en basalto como

resultado de fracturas muy profundas del macizo cristalino donde se soporta todo nuestro país y que procede del norte, cerca de las Guayanas.

Toda Sudamérica fue testigo, siglos después, de movimientos epirogénicos de suma importancia: se levantaron terrenos deprimidos y se hundieron algunos relieves altos.

Las masas pétreas buscaron su equilibrio isostático y fue así que el territorio que va desde la boca del Tacuarembó hacia el este se elevó. De ese modo, el río no tuvo más salida hacia la laguna Merín. Ahora las aguas provenientes del Brasil y las de Tacuarembó se aunarían para dar origen histórico al río Negro.

La inclinación de los terrenos podía permitirle ahora dirigirse hacia el oeste, pero para ello, además de aprovechar las pendientes y las posibles grietas del basalto, debía cincelar la roca. El caudal y su energía hicieron una *percée* en el basalto; lo cortaron tallando meandros muchas veces en ángulos rectos o agudos y descargando en ellos los depósitos que arrastraban de arena y gravilla.

El proceso fue lento, y mientras se agolpaban las aguas buscando paso hacia el oeste, se inundaban las arenas que acompañaban sus orillas. He ahí el origen de los esteros y bañados que acompañan el cauce inicial del río Negro al entrar en nuestro país y los que acompañan prácticamente todo el cauce del Tacuarembó. A partir de allí ya no se encuentran áreas deprimidas ni bañados.

El cauce, en general, describe una amplia curva de dirección NNE al SSW para cambiar luego del NE al SW.

A partir de la boca del Tacuarembó, la historia del río Negro tiene que ver menos con accidentes naturales que con los de origen antropogénico.

En su corte transversal del país, el río pasa por todo el abanico geológico que integra nuestro territorio.

El profesor Jorge Chebataroff ilustraba este fenómeno con el siguiente símil: imaginemos un mazo de barajas al que le damos un golpecito de modo que conserve su disposición pero enseñando cada una el borde de la derecha. Así se podrían ver todas las cartas sabiendo que cada una sigue por debajo de la anterior. De igual forma, las capas geológicas por las que transcurre el río se muestran "orejeando el paisaje", de modo que puede conocerse la edad y características de cada una de ellas. Por eso vemos en Cerro Largo terrenos del Gondwana Inferior, de inmediato rocas cristalinas, más adelante basaltos de la formación Arapey y, en su tramo final, terrenos cretácicos, terciarios y cuaternarios.

Los micropaisajes de sus orillas

Al sobrevolar el cauce podemos observar las características generales del curso, sus orillas, bañados y lagos, y caminar por sus orillas nos permite ir desentrañando micropaisajes diferentes según sus formaciones geológicas.

Así, en el tramo de Cerro Largo hasta el puente del kilómetro 329 nos sorprende hallar varvitas o lutidas, rocas provenientes de la época en que campeaba por el país el mar Devónico. Tienen la apariencia de una torta, donde se superponen capitas de unos tres milímetros que alternan colores grisáceos, beiges, marrones o amarillentos, cada una de las cuales indica un período de seis meses en que los hielos aportaban arenillas cuando llegaban y limos que decantaban cuando se retiraban o fundían.

Más adelante, en las bocas del arroyo Cordobés, encontramos entre una arcilla blanca los fósiles marinos más antiguos del país. Metros antes del puente del kilómetro 329, cerca del paso de las Piedras, en el cauce, junto a las orillas, observamos rocas ovoides (extromatolitos) que la naturaleza ha formado envolviendo pequeños fósiles vegetales o peces. Y muchos kilómetros aguas abajo, por el paso Porrúa, unas rocas con forma de boniatos, estriadas y muy duras, que se llaman gelitas, silicificaciones de las calizas del Queguay.

Las alternativas de su flora

Así como la gea, la flora nos depara sorpresas e incógnitas seguidas de leyendas.

Desestimaremos ante todo aquella creencia —que a fuerza de repetirse podría haberse transformado en verdad— de que el país está surcado por una línea transversal de palmeras que siguiendo la orientación NW-SE iría desde Paysandú hasta Rocha. Lo cierto es que no existe tal continuidad y los núcleos de palmeras son de distinta familia: yatay, caranday, pindó y butiá.

No obstante, en algunos de sus meandros el río Negro guarda palmares añejos de palma yatay. Los hay en el palmar de Porrúa y en el palmar de Mujica.

El de Porrúa, formado sobre arenas que alguna vez llevó el río, está compuesto por un millar de palmeras adultas que van muriendo sin retoños debido al pastoreo del ganado que come los nuevos brotes. El de Mujica, que originalmente ocupaba parte de sus dos orillas, ha quedado bajo las aguas de la represa del Palmar. Este último, de igual especie, se había protegido naturalmente y estaba colmado de plantas jóvenes que el progreso no pudo respetar.

La localización de esos dos rincones dio vuelo a la imaginación y ha dado lugar a una hipótesis plausible. Los palmares, dado el porte de la especie, son visibles a mucha distancia, lo que los convierte en un buen punto de referencia para posibles viajeros del ayer histórico o prehistórico. Ambos están ubicados muy cerca de dos pasos del río relativamente angostos y de no mucha profundidad. Bien pudieron ser utilizados por los jesuitas en las grandes arriadas de ganado desde la *vaquería del sur* hacia su estancia del norte, llamada Yapeyú.

Las especies nativas vegetales que muestran las orillas del río Negro no resultan dignas de destaque. Son llanuras propias de los desbordes donde se afincan maciegas de paja brava, pastos muy duros o grandes espacios colmados de espinillos que forman parques de bajo porte.

Sin embargo, hasta 1935 el río presentaba una fisonomía muy diferente. En el tramo desde la boca del Tacuarembó hasta el rincón de Baygorria se extendía un enorme bosque galería con ejemplares muy antiguos. Cuando se comenzaron las obras de la represa Gabriel Terra en Paso de los Toros no se planificó una tala sistemática en prevención de la descomposición de la flora sumergida, cosa que más tarde se hizo en Salto, en la represa del Ayuí.

Es cierto que se instalaron algunos aserraderos y galpones de tratamiento de maderas, como el de Mantero o el de Antonio Taddey; pero al no quitarse todos los árboles, en épocas de gran estiaje pueden verse los troncos y sus ramas más robustas erguirse al cielo, lo que significa un riesgo muy grande para la navegación en el lago.

Mientras se ocupaba de la tala de los árboles, el profesor Taddey observó que los alemanes de la empresa Rione, que edificaban la presa en el rincón del Bonete, levantaban de las

arenas costeras vestigios e instrumentos indígenas. Fue así como empezó su vocación de arqueólogo, más tarde fundador del centro de Estudios Arqueológicos y promotor de la creación de la Cátedra de Arqueología de la Facultad de Humanidades y Ciencias.

Con el tiempo, en gran parte de las orillas del río Negro se realizaron plantaciones comerciales —pinos y eucaliptos—, así como en las proximidades del paso del Puerto, donde cruza la ruta 3.

Los pasos del río

Desde la fundación de Montevideo, el río Negro fue un límite prácticamente infranqueable. Solo los jesuitas de las Misiones se arriesgaron a cruzarlo para arrear ganado. Cuando se delineó la jurisdicción del Cabildo de Montevideo, su línea norte llegó hasta el albardón de los Faeneros (la cuchilla Grande del Sur). El resto del territorio, aguas abajo del río Negro, era jurisdicción de la gobernación y luego del virreinato de Buenos Aires. Mientras el territorio se poblaba por las orillas del Plata, el norte era prácticamente "tierra de nadie".

El tramo comprendido entre los ríos Negro y Yi era un área neutra entre las posesiones de Buenos Aires y las Misiones. En 1816 se estableció un núcleo poblado en su margen derecha. La villa Otorgués, situada en el paso de las Piedras, a pocos metros del actual puente del kilómetro 329, fue un puesto militar fundado por Artigas, que junto con la guardia de Melo vigilaba la frontera norte de la provincia Oriental.

Con el tiempo, las necesidades de comunicación dieron lugar a algunos puentes, como el de paso Mazangano, sobre la ruta 44, que une Melo con Tacuarembó; el de paso Aguiar,

sobre la ruta 26, que une Melo con Ramón Grigo; el del kilómetro 329, entre Durazno y Tacuarembó; el del paso del Puerto, sobre la ruta 3; y el de Mercedes, sobre ruta 2. Otros pasos se franqueaban con balsa, como los de Pereyra, Picada de Oribe y San Gregorio.

Por otra parte, las represas son transitables por encima, en los rincones del Bonete, de Baygorria y de Palmar de Mujica.

Las represas

La instalación de las presas ha hinchado el original cauce lineal para darle forma de tres grandes insectos de múltiples patas —los lagos ocupan 150, 80 y 100 kilómetros de longitud del río, respectivamente—. También ha hinchado los cauces de los arroyos tributarios respectivos.

La representación gráfica de los lagos formados por las represas se define según los niveles necesarios para la producción de energía eléctrica en cada caso. Estas alturas están reguladas y el exceso de agua se evacua por los vertederos.

Los campos invadidos por las aguas no estaban preparados para ser "fondo de lago"; sus superficies estaban constituidas de formas variadas: con cobertura vegetal o rocosa, o simplemente por distintos tipo de suelos.

La continua variación de los caudales de los lagos debida a irregularidades pluviométricas ha provocado que los bordes fueran erosionando, pauperizando los suelos. En su acción de drenaje, las aguas van segregando partículas provenientes de suelos erosionados. La descomunal creciente de los años 1959-60 causó el mayor deterioro que hayan sufrido los campos.

Las aguas impetuosas y con aspecto torrentoso en las cabeceras de los cursos afluentes del lago constituyeron los formidables arañazos que alimentaron extensas capas sedimentarias, dejando jalonados sus derroteros con infinidad de cantos rodados y abundante material corroído. Se extendieron las cabeceras de los cauces afluentes y se calculó que cada metro de crecida del lago inundaba 100 kilómetros cuadrados de terreno. Las zonas de vaivén de las aguas hacen incierto, dudoso y peligroso su uso para fines agrícolas o ganaderos.

Estos aspectos invasivos y erosivos de las aguas tuvieron mayor grado de consideración a medida que se construyeron, por su orden, las represas de los rincones de Bonete, Baygorria y Palmar.

Para definir la localización de las presas se consideraron, ante todo, la topografía parcial de cada área, las características de las orillas del río y los caudales aportados por los afluentes respectivos de cada subcuenca. En el caso de la última, hubo que desechar otros sitios propuestos, más o menos cercanos: paso del Puerto (aguas arriba), la Violina (aguas abajo) y Yapeyú (mucho más al SW).

El encajonamiento del río en la Violina habría significado un costo de construcción menor y una mayor producción de energía. La crecida máxima prevista podía alcanzar 22.000 metros cúbicos por segundo, 10.000 provistos por el propio río Negro y 12.000 por su afluente principal, el Yi. Pero esta idea se desechó porque el paso Palmar ofrecía mejores condiciones geográficas para la construcción de la obra.

Se definió que la energía producida por la represa del palmar de Mujica no tendría destino específico y se integraría a un gran anillo colector de energía. La producción estaría condicionada a una demanda real: solo se podría producir lo que

se necesitara consumir, teniendo en cuenta que esa energía no puede almacenarse. Se preveía un saldo exportable.

La localización de la represa en las proximidades del palmar de Mujica obligó a construir nuevos puentes, más altos que los que había en paso del Puerto, sobre el río Negro y sobre el arroyo Grande, tributario de importancia. La invasión del lago limitó el área del parque Bartolomé Hidalgo y desplazó a casi toda la población del pueblo Andresito, que fue realojada más al sur, sobre la ruta 3.

El lago del rincón del Bonete cubre 1.140 kilómetros cuadrados, el de rincón de Baygorria, 100, y el de palmar de Mujica, 300. El primero inutilizó 21.000 hectáreas de vegetación arbórea. Los otros tuvieron menor impacto, dado que sus márgenes altas obstaculizaron la inundación de los campos próximos. No ocurrió así con la proa vegetal que formaba la desembocadura del río Yi.

Una cuarta represa estuvo a punto de ser construida aguas arriba de la Gabriel Terra, en el paraje llamado Isla González. Podría haber servido de elemento regulador de las crecientes, pero la iniciativa quedó sin efecto.

La construcción de la tercera represa obligó a adaptar un obrador provisorio y una urbanización para alojar al numeroso personal. De ella subsisten muchas viviendas que usan los funcionarios estables, y las demás se destinan para alojamiento de turistas. El lugar posee un confortable hotel y un esmerado restaurante cuyos clientes más frecuentes son pescadores deportivos.

Hitos históricos

Aguas abajo de la represa del palmar de Mujica, el río parece tomar su fisonomía tradicional. El tramo siguiente hasta la

ciudad de Mercedes tiene tres hitos de importancia histórica: el paso Yapeyú, el cerro de los Claveles y la isla de las Tropas.

• ***El paso Yapeyú***

El paso Yapeyú fue el cruce más accesible, descubierto por los jesuitas, quienes lo bautizaron con el nombre de su estancia. Se encuentra en las proximidades de las desembocaduras de los arroyos Yapeyú y Don Esteban. Por allí cruzó Artigas cuando el Éxodo del Pueblo Oriental y, a partir de 1815, fue punto obligado de comunicación entre Montevideo y villa Purificación del Hervidero.

• ***El cerro de los Claveles***

Este hermoso cerro, conocido originalmente como Perico Flaco, está situado sobre la margen izquierda del río. Visitado por Charles Darwin el 23 de noviembre de 1833, el naturalista lo destacó en su diario de viaje como el lugar que ofrecía el mejor paisaje que hubiera conocido hasta el momento en el país. Tenemos que concordar en la justicia de la apreciación.

Desde una altura de cuarenta metros se aprecia la vista de un gran meandro del río Negro en cuya margen derecha la parte convexa de su codo deja expuesto un gran banco de arena y cantos rodados y un espeso bosque.

Setenta años atrás, la Sociedad de Amigos de la Arqueología, con el apoyo de la Compañía Inglesa del Ferrocarril Central del Uruguay, erigió allí un monumento conmemorativo, una columna de granito en la que luce el nombre de Darwin. Una placa de bronce colocada en esa oportunidad fue arrancada por manos vandálicas.

El cerro de los Claveles es estrictamente un promontorio costero cuyo sustento geológico es la carneolita, un tipo de silicificación de las calizas del Queguay, rosácea y blanca —parece carne con grasa—, de fractura concoidal, muy filosa y por lo tanto propicia para que los indígenas la usaran en la fabricación de instrumentos cortantes.

Los claveles siguieron también el destino vandálico de los visitantes. La flora es escasa. A los pies del "cerro", las aguas del río esculpen en forma silenciosa y artesanal los limos estratificados, dando lugar a pequeñas estatuillas, micropaisajes dignos de admiración. El lugar fue profundamente estudiado por el precursor de la geología del Uruguay, el profesor Karl Walter, a principios del siglo xx.

Cerca de allí, por la época de la visita de Darwin, se afincaba un poblado muy desvalido llamado Sacachispas. Su formación se debía al desplazamiento de la gente de la campaña como consecuencia del alambramiento de las propiedades. Con el tiempo, tomó el nombre de villa Darwin. Curioso es oír a los pobladores cuando se refieren a su pago, pues lo llaman *Chispas* y a sus pobladores, *chisperos.*

Desde allí, el río Negro recupera su fisonomía original. Con pocas curvas y algunos pasos ya obsoletos, como el del Correntino, las aguas transcurren por las tierras más fértiles del país, de Bequeló y Cololó, y por las proximidades de un caserío disperso llamado San Dios.

Unos 30 kilómetros antes de llegar a Mercedes, comienza a poblarse de islas sedimentarias. Luego de pasar por la Austríaco y la Sauzal nos convoca la isla de las Tropas, tercer hito histórico aguas abajo de la represa del palmar de Mujica.

• *El Real de Braganza*

Durante las segundas invasiones portuguesas (1816-1820), en las orillas del río Negro se estableció un campamento lusitano que tomó el nombre de Real de Braganza. Estaba situado en la margen derecha del río, a dos leguas al norte de la ciudad de Mercedes, frente a la isla de las Tropas, zona barrancosa y boscosa.

Los soldados se alojaban en barracas trabajadas en tierra con ramas cruzadas y cubiertas de paja. La vivienda del comandante —el teniente general Curado— era también una choza cómoda y pulcra, según el testimonio del viajero francés Auguste de Saint Hillaire. La población militar había acopiado de las estancias vecinas unas 20.000 cabezas de ganado. Al sitio llegaba un sinnúmero de vendedores.

La fecha del fin del poblado podría cotejarse con la del abandono de Mercedes —de la que dependía el Real de Braganza— por el brigadier Juan Carlos de Saldanha, quien el 6 de marzo de 1821 fue promovido a capitán general de la provincia de Río Grande. El lugar no se mantuvo en pie, pero quien llegue allí por las aguas del río Negro podrá sentir la antigua presencia de aquellos invasores.

• *La ciudad de Mercedes*

Entre las bocas de los arroyos Bequeló y Dacá, la ciudad de Mercedes ofrece un sinnúmero de atracciones al viajero: sus ruinas religiosas y las de sus hornos de cal, su hermosa Rambla poblada de jardines y monumentos —unida por un puente a la islita del Puerto—, sus plazas y su catedral, el estilo propio de sus construcciones, entre el *art nouveau* y el *art déco*. La cultura tiene su principal fermentario en el Centro Histórico y Geográfico de Soriano, que mantiene vivo el espí-

ritu escrutador del pasado, nexo importante que fortalece a las nuevas generaciones en su amor al terruño.

Mercedes sufre año tras año tremendas inundaciones por los desbordes del Negro. Tiempo atrás esto dio lugar a un proyecto de regulación hídrica que consistía en abrir un gran canal por el vecino departamento de Río Negro, aprovechando la parte más angosta del "cuello" donde se prolonga este departamento hacia el SW. La obra partía de la boca del arroyo Tala, en Río Negro, frente al rincón de San Gibes, en Soriano, hasta el río Uruguay a la altura del arroyo Saladero.

• ***El castillo de Mauá***

La historia sigue acompañando al río. Teniendo aún a la vista la ciudad de Mercedes, pasando el arroyo Dacá, se destaca el castillo de Mauá. Fue levantado entre 1857 y 1862 por Irineo Evangelista de Souza, barón de Mauá.

Aunque residía en Londres, el barón estableció allí una señorial construcción, casco de una estancia de 16.000 hectáreas que tal vez haya sido la primera agroindustria del país. En ella se elaboraban aceite de oliva y vino y se cosechaba miel y otros productos del agro.

Hoy el edificio alberga uno de los museos paleontológicos más destacados, bajo la dirección del licenciado José Olazarri.

• ***El Grito de Asencio***

Pasadas las islas del Pichón, del Pantanoso, Dos Hermanos y Barrientos, las islas de Asencio ven verter sus aguas en los arroyos del mismo nombre, Grande y Chico. Provienen del sitio donde el 28 de febrero de 1811 se lanzó lo que sería conocido como el Grito de Asencio. Una plaza en herradura

con 19 pequeños altares, cada uno con el escudo de un departamento del país, recuerda el momento cuando, en palabras del propio Artigas, "un puñado de patriotas orientales cansados ya de humillaciones habían decretado su libertad".[1]

Se trató del levantamiento de un grupo heterogéneo de paisanos, indios, hombres sueltos, peones y estancieros que se proclamaron contra la opresión que ejercía el poder español en estas tierras, aun después de producida en Buenos Aires la revolución libertaria de 1810. Quienes indujeron al grito de libertad fueron Pedro Viera —brasilero, capataz de una estancia vecina y mentado bailarín en zancos— y Venancio Benavides —oriundo de Mercedes—, apoyados por el alférez de blandengues Ramón Fernández.

• *El Parque Insular*

Aguas abajo el río se hace lento por los depósitos de arena y barro que viene arrastrando. Surgen así las islas de las Cañas, Bonete, el Infante, las Chalupas Grande y Chica y de los Tres Marinos, que comprende las Pimienta, Paraguaya y Pepe Fernández. Sobre la margen izquierda se destaca el arroyo Las Maulas y sobre la derecha el Malvenir. La isla del Naranjo está separada del departamento de Soriano por un profundo canal. Las nombradas islas constituyen el Parque Insular del río Negro, administrado por la Dirección Nacional de Recursos Renovables del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca.

• *La villa Santo Domingo de Soriano*

El último eslabón con la historia que ofrece el río sobre el departamento de Soriano es una joyita: la villa Santo Domingo de Soriano.

[1] José Artigas, oficio del 7 de diciembre de 1811 dirigido a la Junta del Paraguay.

Se instaló allí en 1708. Con indios charrúas y chanaes había sido fundada en 1624 al norte del arroyo Yaguarí Miní, en la orilla oeste, frente a la isla de Vizcaíno, en actual territorio de la provincia de Entre Ríos. Por lo tanto, es la población más antigua del país. En su acervo edilicio tiene su iglesia terminada en 1815, la casa de Marfetán —que data del siglo XVIII y fue reconstruida en 1965—, la casa del general Gervasio Galarza, el Hotel Olivera, el predio donde nacieron cuatro hijos de Artigas, el cementerio y un magnífico timbó (también conocido como *oreja de negro*), que al parecer es el resultado de la germinación conjunta de cuatro semillas.

• *El rincón de las Gallinas*

La confluencia de los ríos Uruguay y Negro ha sido incluida en la toponimia uruguaya como el rincón de las Gallinas. Sobre el origen del nombre no hay certeza: una versión alude a la existencia de numerosas pavas de monte y otra se refiere a que ese territorio —dominado por lusitanos-brasileños desde el Real de Braganza— era escondite de changadores que huían y que por su cobardía eran tildados de *gallinas*.

Esa extensión de tierras fue adquirida en el siglo XIX por don Francisco Haedo. Su apellido dio nombre no solo al rincón sino también a la cuchilla que allí moría, proveniente de Rivera como continuación de la cuchilla Negra.

• *La batalla del Rincón*

El 24 de setiembre de 1825, las huestes de Fructuoso Rivera, con 250 hombres, derrotaron allí a una columna de 700 portugueses. En la batalla murieron el coronel lusitano Mena Barreto y 150 de sus soldados; entre los orientales hubo siete muertos y varios heridos de consideración.

Rivera cruzó el río Negro en el paso Vera (hoy totalmente en desuso) y llegó a los portones de Haedo. La batalla se libró en las estribaciones de la cuchilla de Haedo, donde nacen el arroyo Quebracho hacia el norte y la cañada Totoral hacia el sur, ambos afluentes del río Negro. Con un baqueano no es difícil llegar hasta el lugar.

• ***Las bocas del río Negro***

En algunas fotos aéreas y cartas geográficas[2] del último tramo del río Negro, a partir de Barrancas Coloradas, se aprecia que la desembocadura del río se encuentra entre la tierra firme del departamento de Soriano (rincón de la Higuera) y la isla de Lobos. Es un espacio fluvial que ocupan las aguas al verterse en el río Uruguay, junto con las islas Redonda, Pepe Ladrón, Santiago Chica y Santiago Grande o isla Villeta. Sin embargo, esta boca no está considerada como principal ni navegable y es llamada *boca Falsa*.

Las islas mencionadas forman parte del departamento de Soriano. Frente a ellas, en el territorio departamental de Río Negro, hay dos islas enormes que parecen darle forma al vértice final del rincón de las Gallinas: la Vizcaíno y la de Lobos.

La isla Vizcaíno está separada de tierra firme por un canal de unos ocho kilómetros de largo y apenas 80 metros de ancho, del cual parte un camino que conduce a la ciudad de Fray Bentos.

El primer punto que toca el camino es el establecimiento Los Ranchos, industria argelina que hace unos cuarenta años cultivó un gran olivar y un viñedo con especies muy bien se-

[2] Pueden ser las fotos aéreas de proyección horizontal del Servicio Geográfico Militar, las cartas geográficas de escala 1/50.000 1/100.000 del mismo Instituto o la de escala 1/50.000 de la Dirección de Hidrografía del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

leccionadas y produjo vinos de gran calidad. Allí se embotelló por primera vez en Uruguay un vino tinto con el nombre de Tannat, un rosado —tal vez también el primero— con el nombre de Provence y otros como Château Margot, Traminer, etcétera.

El canal está interrumpido por un puente de pontones: viejos barcos que sirvieron de carretera para unir la isla al rincón de las Gallinas. Lo puso en marcha la familia Cassarino, propietaria de la isla Vizcaíno, que cultivaba la raza Charolais. Hoy está instalada allí una familia europea. Más al oeste, la isla de Lobos, de forma triangular, es el vértice final de la prolongación del rincón de Haedo.

Entre las islas Vizcaíno y la de Lobos, un canal apenas algo más ancho que el anterior y de unos seis kilómetros constituye la boca del río Negro, que es llamada boca del Yaguarí. Recibe el nombre de un islote, también triangular, separado de la isla del Vizcaíno por un pequeño canal llamado boca del Yaguarí Chico.

El Hum ha perdido su color negro. Ni siquiera el amarronado de los detritos que arrastra le dan color. Sus fondos son de arena cuarzosa, blanca. Sus aguas reflejan el azul diáfano que viene navegando por el río Uruguay. No hay olas que se batan sobre las playas desnudas de vegetación. Un respaldo verde de sauces está lejos de la orilla y más adentro sangran los ceibos.

Bandadas en "v" se vuelven de NW a SE. Es la hora de la oración: van a buscar su refugio en la isla de Pepe Ladrón y en la de Santiago, donde la vegetación es arbórea y muy abundante. De ella sacan la cabeza algunas palmas chirivá. Las últimas luces del otoño anuncian nubes amarillas de mariposas efímeras que quemarán sus alas en los focos que rodean el muelle de villa Soriano. En el silencio, un pescador ha recogido ya sus enseres y a contracorriente busca el refugio de la orilla.

Juan José Macri Accinelli

J. J. Macri conoce el río Negro por haberlo recorrido infinidad de veces en la práctica del canotaje.

Oriundo de Paysandú, donde se recibió de maestro en 1970, emigró años más tarde a Mercedes, donde se dedicó a la docencia. Ejerció como profesor en el Colegio y Liceo San Miguel y en el liceo de Cardona. Actualmente dicta clases en la Escuela nº 95 de Mercedes.

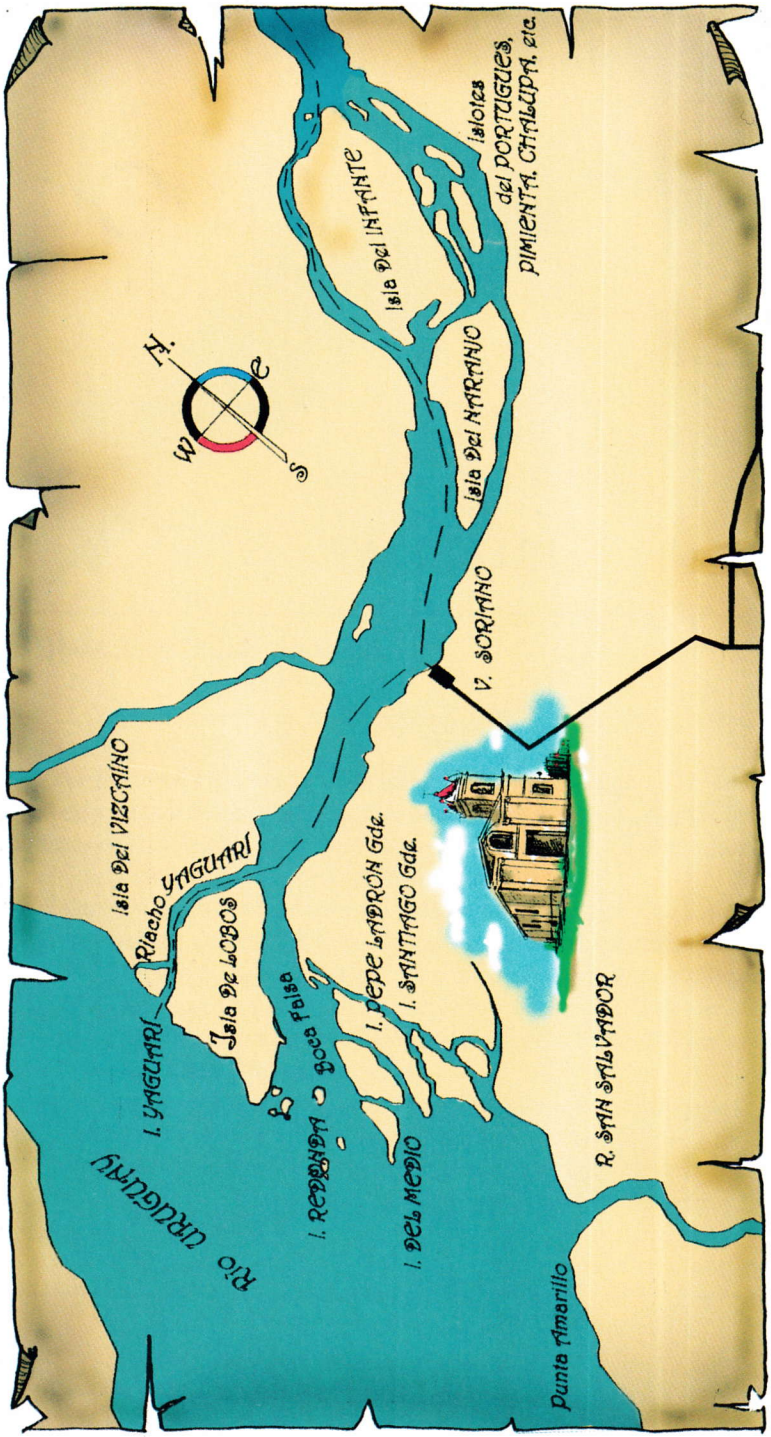
En 1981 ingresó en la Intendencia Municipal de Soriano, en la Oficina de Agrimensura; desde 1996 pasó a realizar tareas de encuestador en el Instituto Nacional de Estadística, para el departamento de Soriano. Deportista reconocido, fue uno de los fundadores del club IPÉ de canotaje, dentro de cuyas iniciativas resalta la organización de la *Travesía Recreativa por el río Negro* de Palmar a Mercedes.

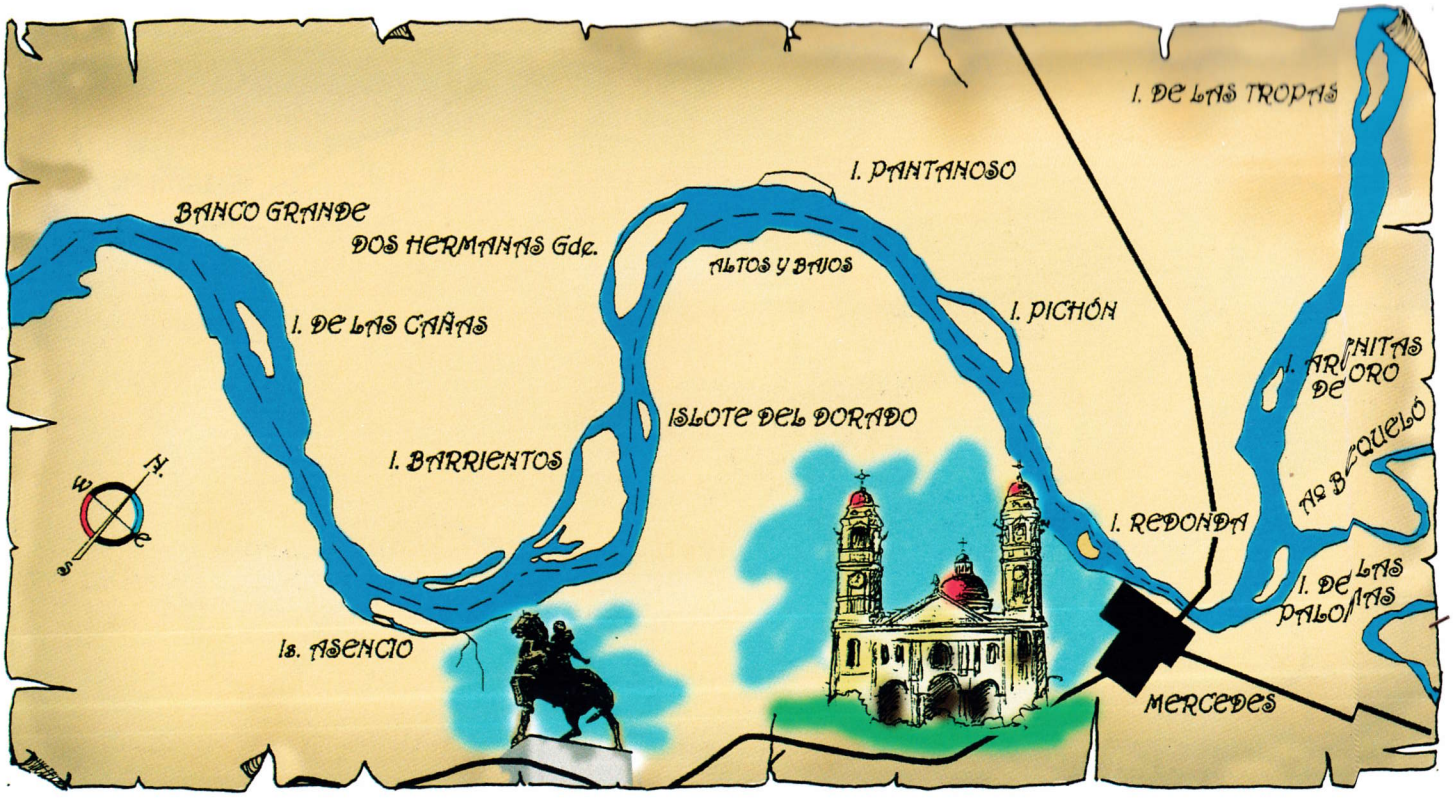
En varias ocasiones dibujó el curso del río Negro con destino a publicaciones deportivas, razón por la que colaboró en ilustrar este libro con los pasajes más significativos del río, a partir de la carta del río publicada por la Dirección de Hidrografía en el año 1983, que amplió con detalles artísticos y caligrafía.

En 1994 resultó Campeón Federal de Canotaje, en la categoría Master.

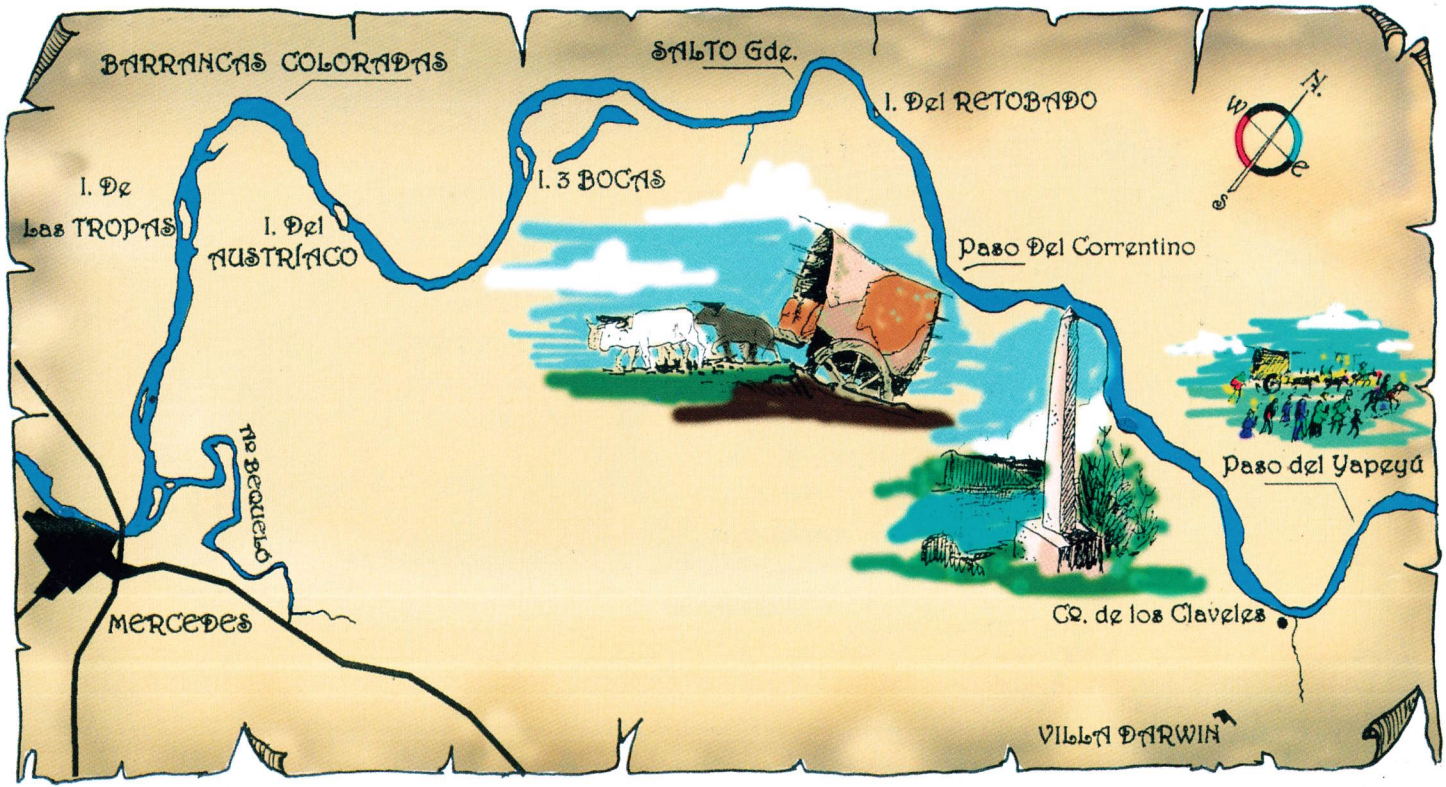
Mapa de la República Oriental del Uruguay

CARTA DEL RÍO NEGRO I
Dibujo e interpretación artística de Juan José Macri Accinelli

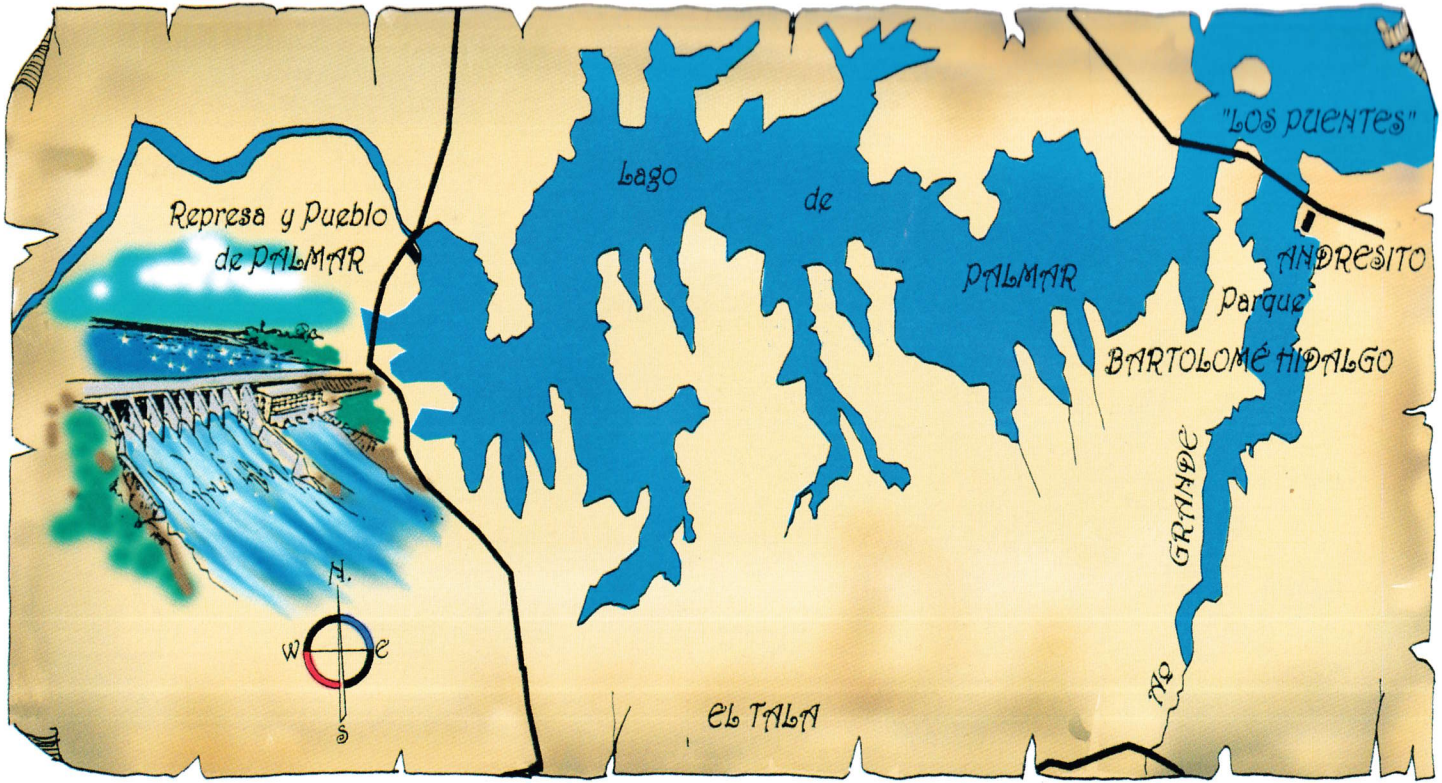




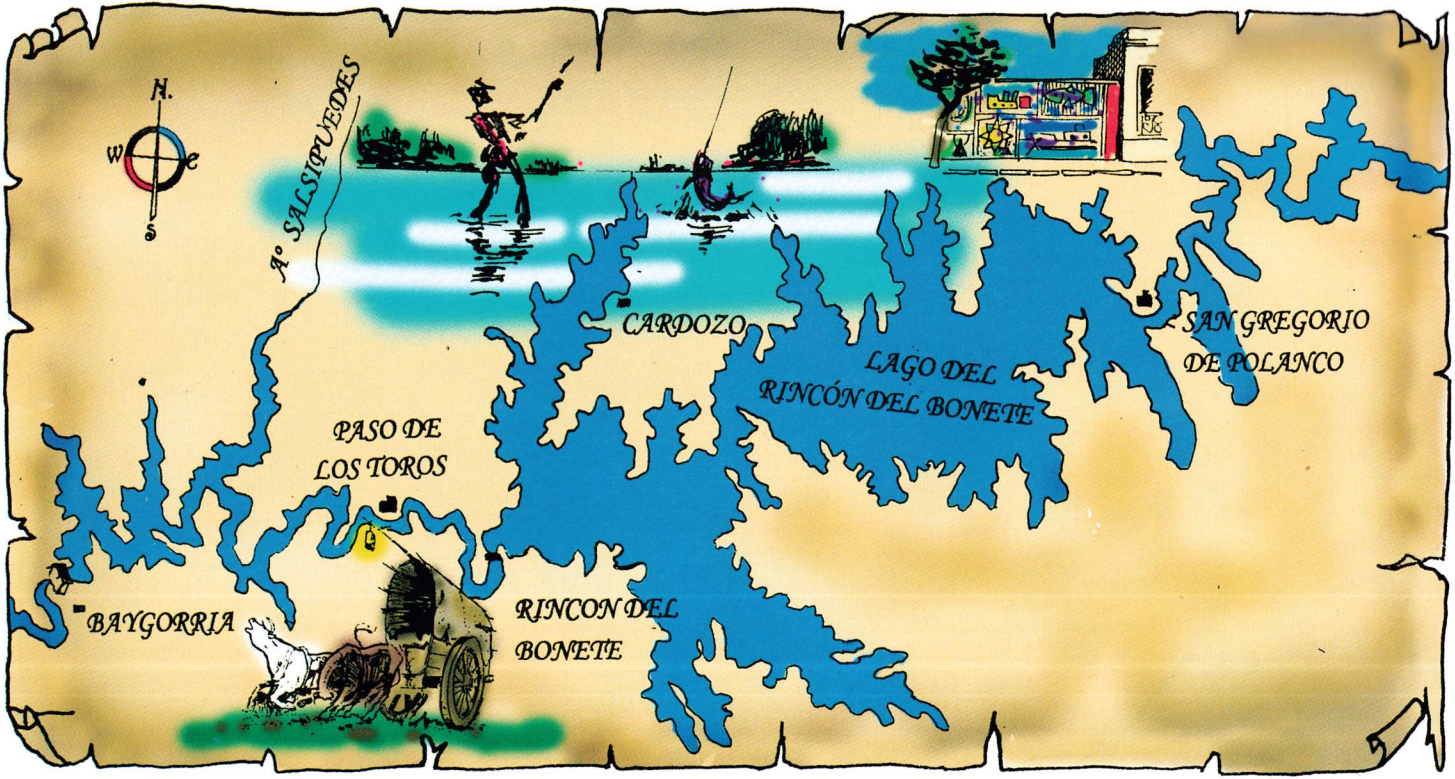
CARTA DEL RÍO NEGRO II



CARTA DEL RÍO NEGRO III



CARTA DEL RÍO NEGRO IV



CARTA DEL RÍO NEGRO V

LAS REPRESAS
Fotografías de Rodolfo Fuentes

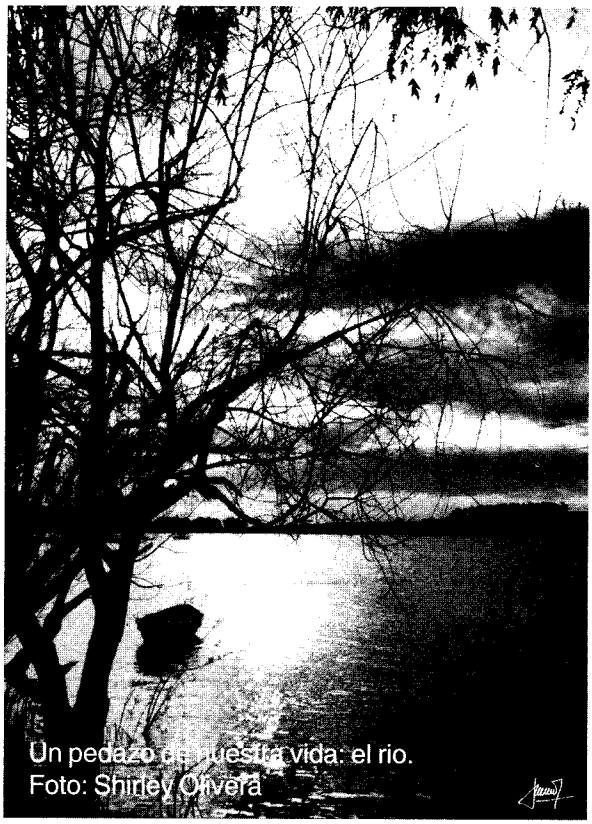
Central Dr. Gabriel Terra (Rincón del Bonete)

Rincón de Baygorria

Central Constitución (Palmar)

AURELIO PICCONE

Memorias del río Negro



Un pedazo de nuestra vida: el rio.
Foto: Shirley Olivera

Aurelio Piccone

Aurelio Piccone nació el 22 de setiembre de 1931 a orillas del arroyo Espinillo, departamento de Soriano, a dos leguas de la ciudad de Dolores. Un pago con historia, cerca de donde los 33 Orientales tuvieron el primer enfrentamiento después del desembarco en la cercana playa de la Agraciada.

Antes de que cumpliera dos años de edad la familia se trasladó a Mercedes por razones de trabajo. Desde niño quedó huérfano de padre desde niño. Después de cursar la escuela, el liceo y estudios en la UTU de Mercedes, ingresó a UTE en 1951. Recién entonces pudo cumplir el sueño de navegar por el río Negro, para lo que adquirió primero una chalana y luego una lancha de 9 metros de eslora que bautizó *La Gaviota.*

Paralelamente a sus aventuras por el río comenzó una creciente actividad sindical, tras haberse afiliado a AUTE en 1953.

Años después, en horas libres, trabajó en las islas del río Negro cortando madera para la fábrica PAMER. Sus inquietudes sociales lo llevaron a proyectar una cooperativa de montaraces con centro en Santo Domingo de Soriano, sin éxito.

Fue delegado de los trabajadores de UTE por el departamento de Soriano y luego electo para integrar la Mesa Directiva del sindicato, a nivel nacional. Participó en el Congreso del Pueblo y en el acta fundacional de la CNT.

Destituido de UTE en 1969, en la antesala de la dictadura, recorrió Argentina, Brasil y Paraguay, trabajando en poblaciones cercanas a los ríos, especialmente a orillas del Paraná y del Uruguay, donde se identificó con las costumbres e idiosincrasia de la gente que vive de y para los ríos y se compenetró con el sentir y decir de los pescadores, colmeneros y cazadores, a quienes respetó como a "filósofos" de la vida.

En 1985, reintegrado a UTE, pasó a prestar funciones en el Palacio de la Luz, en Montevideo, en la gerencia de Distribución del Interior.

Paralelamente realizó estudios sobre la política energética del país y la región, lo que motivó que el PIT-CNT lo nombrara delegado ante la Comisión Sectorial propuesta por el gobierno en 1995, ante la expansión forestal. Por otra parte se dedicó a investigar sobre los problemas de la navegación por el río Uruguay, atendiendo fundamentalmente a la construcción de una esclusa pasabarcos en la represa de Salto Grande. Siempre sintió la necesidad de impulsar al país sobre las bases del ideario artiguista, es decir, en forma conjunta con la mesopotamia argentina y el sur del Brasil, base de una verdadera integración de culturas, costumbres y trabajos.

Ha colaborado durante años con publicaciones del interior escribiendo notas, relatos y crónicas con la finalidad de rescatar la memoria de los pueblos.

Introducción

Esta publicación de historias más o menos verídicas y relatos pintorescos pretende recoger parte del rico anecdotario que atesoran el cauce y las riberas del río Negro.

Tal vez parezca aventurado, pero el verdadero protagonista de los capítulos deberá ser el río y nada más que el río, pues ni Paso de los Toros, ni Mercedes, ni villa Soriano ni sus habitantes podrían haber existido si el río Negro no hubiera corrido por sus costas. Y lo mismo es posible decir de tantas otras poblaciones recostadas a lo largo de su recorrido o cercanas a él.

En el mismo sentido estas *Memorias* deben considerarse patrimonio del propio río. Los paisajes y bellezas naturales serán descritos con la devoción que despierta su naturaleza, y los acontecimientos, narrados con el respeto que se siente ante el pasado histórico.

Estas historias abarcan el viaje del río Negro desde su nacimiento —según unos, en la sierra de Santa Tecla, al sur del estado brasileño de Río Grande, o en las afueras de la ciudad de Rivera, según otros— hasta la boca del Yaguarí, donde deposita sus aguas en ese "cielo azul que viaja", que es el anchuroso *río de los Pájaros Pintados*, el Uruguay.

El río nos cuenta de sus amores con la ciudad de Mercedes, su novia preferida desde hace más de 200 años, que lo saluda desde su coqueta Rambla y las cúpulas de la catedral. Nos dice de sus conversaciones con los pescadores y del orgullo que experimenta cuando el visitante —turista o trabajador del río— se embelesa con sus paisajes. También nos in-

forma de cuando el progreso le pidió prestada su furia para transformarla en la más completa red hidroeléctrica del país.

Todavía recuerda a los indios chanaes cuando lo cruzaron en su última mudanza hacia la actual ubicación de Santo Domingo de Soriano, una villa que ha tenido la virtud de detenerse en el tiempo para susurrar en el viejo muelle de madera y entre los juncales que acompasan las corrientes.

Nos relata historias que recuerdan la figura de José Artigas mientras bajaba hacia el puerto y contemplaba desde su caballo la isla El Naranjo, la del Vizcaíno y la Vuelta de los Galpones, de seguro meditando en sus sueños de la patria grande y de los pueblos libres.

Nuestro río nos habla de su abrazo con el Uruguay y de la apertura de la boca Falsa, donde se detiene a contemplar el horizonte. Desde allí las copas altas de los montes del delta del Paraná parecen surgir del fondo del río, los días que las sudestadas furiosas que presionan las aguas del Plata frenan al caudaloso Uruguay, como obligándolo a meterse dentro del propio río Negro.

Sus playas de finísima arena esperan la atención que se merecen y el río, como un inmenso comunicador de personas, costumbres y culturas, está dispuesto a demostrar que también tiene vida, que puede generar fuentes de trabajo con el aprovechamiento de sus recursos naturales y asegurar su conservación para las futuras generaciones.

Queridos lectores, contamos estas crónicas del río Negro para recuerdo de unos y conocimiento de otros, y para conservarlas en letras de molde como legado para las futuras generaciones.

A. P.

La histórica villa Soriano

Cuando los españoles instalaron pueblos o asentamientos en las distintas regiones, vinieron los misioneros con el objeto de evangelizar a los indios. En la actual costa entrerriana y aguas abajo del río Gualeguaychú comenzaron lo que con el transcurso de los años sería la actual villa de Soriano.

Tiempo después cruzaron el río Uruguay y se instalaron en la isla del Vizcaíno, tal vez porque les resultaba más fácil de defender o bien porque les ofrecía una vida más cómoda. Debe recordarse que cuando Hernando Arias de Saavedra, *Hernandarias*, introdujo en dicha isla vacas, caballos y cabras, por el año 1611, estaba cambiando totalmente la historia de la entonces desierta Banda Oriental.

Sin embargo, con el tiempo quedó demostrado que habitar en una isla limitaba las condiciones de vida; por ello los misioneros y sus primeros colaboradores chanaes cruzaron el río Negro y se establecieron en el lugar que actualmente ocupa el llamado Pueblo Viejo.

No era en realidad un pueblo, sino a lo sumo un asentamiento de ranchos, alguna pulpería y la iglesia, pero el sitio ofrecía otras oportunidades para el desarrollo mediante el comercio con embarcaciones que bajaban y subían el Uruguay hacia y desde Buenos Aires.

Fue por 1708 que aquellos pobladores, cansados de los padecimientos, se instalaron en tierra firme, donde rápidamente comenzaron a vivir su mejor momento histórico, su apogeo. Numerosas embarcaciones se allegaban a su puerto y con ellas

el intercambio comercial y de noticias era también un intercambio de culturas.

De alrededor de 1750 hay noticias de frecuentes visitas a la villa Santo Domingo de Soriano: barcos con mercaderías, obispos y diferentes viajeros. Orestes Araújo dice en su *Historia de la civilización uruguaya*: "La población aumentó tan extraordinariamente, que a fines del siglo XVIII Soriano llegó a poseer 3.600 habitantes". Seguramente esa apreciación era un poco exagerada o en todo caso se refería a la jurisdicción, que abarcaba más de la tercera parte de lo que hoy es el departamento de Soriano.

Al parecer, Santo Domingo de Soriano tenía un Cabildo compuesto de seis regidores que usaban estandarte real. Estaba dotada de una Sala Capitular, comandante militar, siete compañías de milicias de caballería, dos iglesias, y sostenía gran comercio de grasa, leña maderas y granos con Buenos Aires y Montevideo.

En 1815 el cura Dámaso Antonio Larrañaga, de regreso de su viaje de Montevideo a Paysandú, en villa Soriano le compró a un inglés "metido a leñador", unas "urracas". Uno se pregunta si, cuando años después, ya ciego, el cura escribía "solo me conformo con el grito de las urracas", serían acaso las mismas. En cuanto al inglés, bien pudo ser un desertor de las invasiones inglesas, que los hubo, asentado luego por esos lares, o algún comerciante de villa Soriano que negociara con Buenos Aires.

Los extranjeros fueron muy comunes en todos los tiempos. Por ejemplo, hacia la década de 1940 aparecieron en la villa unos griegos que venían recorriendo el mundo. Después de una corta estadía en Fray Bentos se instalaron en la zona, donde estuvieron años trabajando en tareas del monte. Sus descendientes todavía viven en villa Soriano. Alcancé a cono-

cerlos: tenían formación militar, eran educados y muy comunicativos. Uno de ellos con los años regresó a Grecia, y probablemente trasladó las historias del río Negro a aquellas lejanas comarcas.

La declinación

La fundación de la actual ciudad de Mercedes en 1788 tuvo probablemente su origen en una humilde capilla que mandó construir allí el cura de Soriano, don Manuel Castro y Careaga, puesta bajo el patrocinio de Nuestra Señora de las Mercedes. En los primeros años se la conocía como *capilla nueva*.

Su ventajosa posición atrajo pobladores de la villa Soriano; pronto se convirtió en villa y años más tarde en ciudad. Cuando Mercedes se plegó a la revolución, en 1811, tendría unos 850 habitantes. Para el 1800, Azara y Funes estimaban que en el país podrían vivir poco más de 40.000 habitantes, 15.000 de ellos en Montevideo, más de 3.500 en Canelones, 1.700 en Soriano, 1.300 en Espinillo y 600 en Mercedes. Estas cifras no parecen muy confiables, pero es lo único que existe como referencia. De todos modos, es claro que villa Soriano declinaba y Mercedes progresaba, cosa que se acentuó con el correr de los años.

Fuera de estas precisiones, en su *Diario del viaje de Montevideo a Paysandú* el cura Larrañaga describió la villa diciendo que tenía varias huertas, y observó que la tierra no era "ingrata", que daban bien los duraznos, damascos, olivos y naranjas y producían bien "los zapallos y las batatas en esta tierra arenisca". Profundo observador de las cosas y las costumbres, lo expresó muy gráficamente: "Juntamente con la salubridad

del clima, he encontrado personas muy ancianas, la buen agua, leña y buen puerto [...] Creo serán motivos para que se les mire con más respeto y consideración que hasta el presente". Pasados más de 180 años de aquellas observaciones, villa Soriano apenas supera los mil habitantes y es muy poco lo que se hace por ella y sus habitantes.

En cambio, nada dijo el cura —probablemente ni lo supiera— de los amores de José Artigas con Isabel Sánchez, o Velázquez. El primer hijo de Artigas, Juan Manuel, nació en la villa en 1791; después vendrían tres más. Esa parte de la vida de Artigas, marginal o en convivencia con los charrúas, es muy ignorada y compleja. De todas maneras, abarca casi quince años y no debe de ser por casualidad que sus ideas de emancipación hayan influido en el Grito de Asencio y en la "admirable alarma" que recorrió la campaña oriental a partir de la batalla de Las Piedras.

Dice Jesualdo Sosa, maestro y escritor de Colonia, en *Del vasallaje a la revolución*, la mejor descripción de nuestro prócer:

> *El 28 de febrero de 1811, Viera y Benavides marcharon a tomar villa Soriano, haciéndolo sin resistencia y prometiendo el Cabildo de la Villa guardar fidelidad y obediencia a ese gobierno, para que, atendiendo los méritos y felicidad de este vecindario, los mire como hijos y con la mayor consideración.*

Será difícil probar que hubo un puente de comunicación entre el Grito de Asencio y el pensamiento artiguista, pero llama la atención que esas ideas se hayan esparcido en toda la Banda Oriental, pues hasta en la villa de Belén —hoy depar-

tamento de Salto— sucedió algo similar que en Asencio, y es por todos conocido que Artigas tenía campos en Arerunguá, muy cerca de allí.

A pesar de que la construcción, en 1929, del actual muelle de madera —que tenía una L en su extremo y disponía de vías para el correr de las zorras en las cargas y descargas— demostraba que existía un fluido tránsito de embarcaciones, los conceptos vertidos por Larrañaga en 1815 conservan toda su vigencia: completo olvido, falta de respeto, ni un ápice de consideración. Solo el anhelo de algún vecino de defender sus lares, sus hijos, la eterna esperanza de creer en un mañana mejor, porque habrá un mañana de felicidad para todos.

Ocupación de la villa

El 11 de marzo de 1967, estudiantes y trabajadores ocuparon la villa Soriano y bloquearon los caminos de acceso. "Se tomó la villa", fueron las palabras de un dirigente sindical.

Esta acción estaba motivada porque más de cuarenta jóvenes del lugar deseaban ir al liceo, pero en la villa no había ninguno. Los que querían hacerlo debían ir a Dolores, a unos 20 kilómetros. Desde 1965 se habían realizado gestiones con cuanta autoridad nacional se presentara —intendente, diputados, senadores, ministros— y todos coincidían en buscar soluciones. Se consiguió un ómnibus de 25 plazas para trasladar a los estudiantes, pero apenas marchaba, no tenía chofer ni combustible.

Llegado el nuevo año, todo indicaba que, si los 40 muchachos querían ir al liceo, tendrían que hacerlo a pie. La mayoría de los padres no estaba en condiciones de pagar el transporte.

En la tardecita del 10 de marzo concurrió una representación del Plenario Sindical de Mercedes, invitada por la comisión de vecinos. También habían invitado a los diputados que en ese tiempo eran cuatro por el departamento, pero solo acudió un suplente de Pozzolo que no atinó ni a abrir la boca. "No va más", dijeron los padres; "no va más", dijeron los estudiantes; "no va más", dijo el pueblo, y se aceptó la sugerencia de la dirigencia sindical mercedaria de cerrar la villa y convocar a las autoridades para la solución definitiva del problema.

Se recuerda claramente a los estudiantes desfilando por la calle principal a las seis de la mañana del 11 de marzo, cantando el himno uruguayo con la bandera desplegada, y padres y vecinos con carros, tractores, chatas y cuanta cosa pudieran llevar para bloquear toda posibilidad de entrada a la villa Soriano.

A las siete de la mañana, por intermedio del Plenario Sindical, se cursaban telegramas desde Mercedes al presidente de la República y al ministro de Cultura, Hierro Gambardella —que había hecho oídos sordos a la situación o bien no había sido informado por los diputados de Soriano—, al intendente municipal, al director de Secundaria, al director del liceo de Dolores y al jefe de Policía de Soriano.

En la villa montaron un parlante y brindaban constante información. Las comunicaciones solo llegaban por la radio de Mercedes, pues la centralita telefónica también se había sumado a la ocupación.

La responsabilidad y el entusiasmo de un pueblo

El jefe de Policía se apersonó y, barricada mediante, parlamentó con los ocupantes. Se le trasmitió la necesidad de que el ministro de Educación se hiciera presente en el lugar. Por la

tarde se tenía noticia de que todos estaban enterados y se instrumentaban soluciones. A las ocho de la noche, el ministro daba el visto bueno a la contratación de un ómnibus para los estudiantes, y para el miércoles 13 de marzo concedía audiencia a una comisión de los ocupantes.

De la entrevista surgió efectivamente la contratación del ómnibus y la solución de un problema creado por la propia inoperancia de la élite política. Todo el pueblo de la villa recibió con demostraciones de júbilo un triunfo que era solamente suyo: un despertar de tantos años de olvido y pisoteos, solo escuchando promesas y recibiendo limosnas.

Seguramente el problema de los estudiantes no era el único. Había y hay otros de suma gravedad que siguen siendo ignorados, pero se había dado un paso de suma importancia. Hoy, a más de 35 años de aquellos días, queda el ejemplo de que luchar es posible y necesario.

Villa Soriano, la población que tuvo la virtud de detener el tiempo, quedándose a vivir con la historia, a conversar en los juncales y con su viejo amigo el río, sigue esperando tiempos mejores.

La boca Falsa

Allá por el año 1520, cuando Rodríguez Serrano descubría a los ojos europeos el Hum de los chanaes, seguramente entraba por la boca Falsa.

En tren de hipótesis, remontó el río Uruguay, esperando encontrar los sueños de El Dorado o tal vez la conexión con el *mundo de las especias* que tanto había despertado el entusiasmo de los españoles a raíz de los viajes de Marco Polo.

Tras pasar la punta Amarillo que marca la desembocadura del río San Salvador, debe de haber rumbeado la *Santiago* recostada a la costa unos 300 metros y comenzado a navegar por el canal que forman las actuales islas Santiago Chico y la Santiago Grande. Algún estudioso podrá refutar esta teoría, pero adviértase el detalle de que la embarcación en que navegaba Rodríguez Serrano tenía el mismo nombre que hoy llevan las islas.

Es posible suponer que la embarcación continuó por el canal que forman la Santiago Grande y la Pepe Ladrón Grande. Este canal corre muchísimo y es hondo; en la práctica da una salida al río Negro, relativamente angosta, de barranca a pique.

La isla Santiago Grande —hoy unida a tierra firme con el departamento de Soriano— es baja y con numerosos esteros, mientras la Pepe Ladrón Grande es alta, con una superficie de unas 30 hectáreas, costas de sarandíes y monte virgen en el interior, con algunas plantaciones de sauces, álamos y carolinos. Sin embargo, en ambas se dibuja la hermosura sin igual de los ceibos, con los embrujantes colores de nuestra flor nacional.

Es maravilloso contemplar la entrada al río. El majestuoso espectáculo se marca mirando a babor, donde se ven las islas Del Medio y Redonda y toda la anchura de la boca Falsa, desde donde queda al descubierto el esplendor del Uruguay, aquel que los indígenas llamaban *río de los Pájaros Pintados* y que, según el cantautor Aníbal Sampayo, "no es un río, es un cielo azul que viaja". Y al fondo de ese incomparable paisaje, a unos 15 kilómetros, las copas de los árboles más altos del delta del Paraná parecen brotar del propio río.

Es imposible que quien haya visto este espectáculo pueda borrarlo de sus recuerdos. Cuando el río está sereno, todo aquello es un espejo, pero si llega a soplar el pampero se levanta una marejada que los lugareños llaman *los corderos* por su blanco espumaje.

Por el río Negro

Siguiendo la línea de navegación se llega a la isla El Lobo, de unas 1.250 hectáreas. También se trata de una isla alta y con muchos esterales sobre la costa que da al Uruguay.

Durante la Segunda Guerra Mundial, debido al drama de la escasez de combustibles, trabajaban en la isla más de 400 montaraces con sus capataces que recibían la leña con el Winchester colgado al hombro, el machete Col a la cintura y el 38 largo en la mano. Era toda gente sin documentación alguna, en su mayoría proveniente del País de los Matreros, que magistralmente describió el escritor entrerriano Fray Mocho.

Siguiendo por el río se va dando una vuelta, dejando la boca Falsa, y se entra en la llamada Vuelta de los Galpones —o rincón de la Higuera o rincón de Galarza, nombre este de un general que habría tenido sus feudos por esa zona—. Sobre

la otra costa fondean yates de todo tipo y tamaño, y gente que gusta de cruceros largos pasea disfrutando del paisaje.

No hace muchos años era común encontrar treinta o cuarenta de esas embarcaciones en la temporada veraniega. Concurrían a menudo naves mercedarias, en tiempos en que las había muchas: *Portimao*, *Siempre Avanti*, *Erim*, los *Pombi*, *Capitán Vino*, *El Ronco Rodríguez*, cruzándose con *El Feliz Fortuna*, *Don Leonardo* con don Carlos Poletto, *La Lala*, *La Libia*, *El Maipú*, *La Gaviota* y tantos y tantos nombres de barcos y lanchas de gente del río.

Por los años treinta había registradas en Mercedes más de trescientas embarcaciones de regular calado y tonelaje. Eran tiempos en que *El Torero* hacía viajes de ida y vuelta hasta Paso de los Toros y combinaba con vapores de la carrera en la boca del Yaguarí, con barcos que bajaban de Salto hacia los puertos de Buenos Aires y Montevideo. Era la época de auge del cabotaje nacional.

Ya a esta altura se distingue la entrada del Yaguarí, canal de unos cinco kilómetros que separa esa isla de la del Vizcaíno. Esta, la más grande de las islas del río Negro, tiene unas 1.500 hectáreas totalmente cultivables donde se desarrolla un intensivo trabajo de agricultura y plantaciones forestales.

El Yaguarí es el canal de entrada al río Negro. Marca el lugar la boya 61 del río Uruguay. El canal es muy profundo y puede correr hacia o desde el Uruguay, todo depende del agua que traiga uno u otro río.

En la isla del Vizcaíno, según el historiador mercedario Washington Lockhart, probablemente se asentó en un tiempo la villa de Soriano, con reducciones de indios chanaes. Además, fue allí por donde Hernandarias introdujo la ganadería al país.

El canal que separa esta isla de la costa del departamento de Río Negro es poco navegable y se encuentra prácticamente cortado por dos pontones que ofician de puente entre la costa y la estancia de la isla. En la desembocadura del canal se rastrean dos embarcaciones hundidas de una escuadra española que en tiempos de la revolución de 1811 bombardeó la villa de Soriano, por entonces ya instalada en su actual lugar.

Desde el muelle se aprecia el caserío de la villa, que duerme una antigua siesta y ha tenido la virtud o la desgracia, vaya uno a saber, de haberse detenido en el tiempo. Se divisa el antiguo edificio de la aduana, que en otros tiempos supo ser hotel de verano, y más allá todavía el campanario de la iglesia que se levanta dentro del perímetro de la plaza.

Esa villa Soriano, donde la historia se siente viva, merece un capítulo aparte por sus personajes y también por la vieja casa de Marfetán, construida hacia 1750 y transformada hoy en museo regional. Ese lugar donde nuestro prócer don José Artigas acarició muchos de sus sueños, perfectamente identificado en la villa, merecería tener un tratamiento acorde con su importancia histórica.

El crimen de la isla del Infante

Fausto Soria y Luis Belmiro se conocieron una tarde en los arroyos del delta del Paraná. Ahí donde los hombres parecen troncos y los árboles parecen hombres, el delta es conocido como el País de los Matreros. Corría el año 1922, y en sus islas e interminables canales buscaba refugio toda clase de gente que podía tener problemas con la policía. Para contrabandistas, aventureros y perseguidos políticos era, y continúa siéndolo, un lugar seguro, una especie de refugio solidario.

Belmiro venía con su compañera, Teresa, una entrerriana de mirada perdida, ya resignada a un destino errante marcado desde siete años atrás, cuando conoció a aquel hombre en un rancho isleño del Ñacurutú. Su padre, carpintero de ribera, había viajado a Escobar en busca de trabajo y ella había quedado con su madre y tres hermanitos menores. La comida la daban el trasmallo, algún carpincho, algún gacelo que la madre volteaba con la escopeta de dos caños.

Una tarde llegó el hombre con sus manos callosas por el hacha y los remos, sus trampas de nutrias, su escopeta, y al verla en su cansada mirada ardió el deseo contenido en cien noches de soledad por esos arroyos y por las interminables islas del delta. Paró varios días en la isla hasta que llegó el padre de la muchacha y entonces, como hombre derecho, formalizó la situación. Ya se habían arreglado, así que la pidió y se la llevó.

Anduvieron y desanduvieron el Ñacurutú, el Sarandí, La Espadaña, Cuevas Malas, Aletí, Chañar, Toro, Ricardito, Víbo-

ras, y en la Vuelta del Tordillo del Paraná de las Palmas nació la nena, María. Hacía de eso ya seis años. Siguieron su recorrido por arroyos y dos años después, cuando venían por el Carabelas Grande, en la boca del Santo Domingo nació el varón. Esta vez ofició de partera una vieja isleña con fama de curandera y a la criatura le pusieron el nombre del arroyo: Domingo.

Luis Belmiro trabajó un tiempo después en la isla Noel, cortó madera en un monte, pescó y cazó. No era malo: siempre estaba con Teresa y cuidaba mucho de los niños. Rara vez tomaba, era muy tranquilo y callado. Es que el ambiente de soledad de los arroyos y los campamentos forma al hombre. Como siempre trabajaba, no le faltaban pesos y podía comprar alguna chuchería en las chatas y balandras que navegaban por la zona.

Ella atendía los gurises, cocinaba y lavaba. Sabía muy bien que su hombre no era de quedarse en un lado, por eso no le extrañó cuando un día le dijo:

—Vamos, Negra. Aprontá las cosas que voy a buscar la canoa.

Acomodó en unos cajones la poca ropa y las mantas, en otro las dos ollas de tres patas, caldera, treve, parrilla, platos y algún gastado cubierto, junto a la sal, yerba, tabaco y otras cosas. En ese trajinar pensaba "¿Para dónde iremos?", y tan atareada estaba que no se había dado cuenta de que Luis había dejado su vieja canoa y volvía con una hermosa embarcación isleña pintada de azul y con el nombre en blanco: *Mi Destino*. María gritó:

—Mirá, mamá, el Tata trae canoa nueva... —miró para el arroyo y añadió—: y se llama *Mi Destino. Mi Destino* —chillaba contenta la niña, mientras Domingo tirado en la arena se ponía a llorar.

Belmiro había comprado la canoa y seguiría trabajando de nutriero. Otra vez a recorrer arroyos y arroyos, siempre lo mismo. Siempre los mismos paisajes, siempre armar y desarmar trampas, armar y desarmar campamentos, los apurones con las crecientes, con las lluvias... Pero el destino estaba marcado para Teresa cuando se juntó con aquel hombre que, a pesar de todo, era muy bueno. La vida les había marcado ese camino y solo quedaba recorrerlo. Domingo seguía llorando

—¿Por qué llorás? Mirá, el Tata tiene canoa nueva, ¿te gusta el nombre? Es lindo, ¿verdad?

El niño calló y miró a su padre

La dura vida del delta

Salieron y anduvieron remontando el Carabelas, armando trampas y cazando nutrias y lobos por los arroyos. En la Horqueta de las Carabelas había un aserradero y allí Luis negociaba los cueros. Él no lo decía, pero se notaba: el negocio no caminaba muy bien; de todas maneras, no les faltaba nada.

Un día remontó el Paraná Guazú más de una legua para llegar al Brazo Largo. El condenado Paraná corría como descosido. En la boca del mismo arroyo había unas taperas. "Nos quedamos aquí", dijo Luis. Después de comer algo durmieron y al clarear el alba se levantaron. Luis recorrió los alrededores y Teresa acondicionó el campamento.

La madre miraba a sus hijos. María ya tenía seis años y Domingo cuatro. Alguna vez le había dicho a Luis: "Sería bueno si encontráramos un pueblo. Por los gurises, ¿sabés?". Teresa había oído decir que cruzando el río Uruguay había pueblos y escuelas. Sabía que Luis no llegaría nunca a una población argentina. Nunca le había dicho nada sobre esto, pero ella

lo sentía: algún antiguo problema con la policía, tal vez. Por eso miraba a lo lejos y pensaba: "Tal vez del otro lado...", y en la mirada se pintaban sus ansiedades y tristezas. Él se limitaba a decir que ya llegaría el día, pero los días pasaban, pasaban los meses y nada cambiaba.

Luis trajo temprano leña, improvisó un fogón y en eso estaban cuando ladraron los perros. Levantó la vista y vio una canoa que entraba por el arroyo. Era un tipo de aspecto aindiado. Se saludaron y lo invitó a bajar. El hombre amarró la canoa y caminó hacia el fogón, se sentó y comenzaron a charlar de cualquier cosa. Por costumbre ya generalizada, nadie preguntaba a nadie para dónde iba ni de dónde venía. Si la conversación daba lugar, se seguía. La realidad era que toda esa gente vivía al día y sin rumbo fijo. El delta era el mundo de todos y la canoa su caballo. Las trampas denunciaban el oficio: nutrieros.

Fausto Soria se llamaba el visitante, y resultó ser uruguayo, petiso y fuerte. Le contó que había venido hacía unos años de villa Soriano, "lindo pago para trabajar", y continuaba:

—En las islas del Lobo y el Infante hay más de quinientos montaraces. Solo en el Infante viven más de cien familias. El río Negro es muy lindo y frente a la villa tiene casi una legua de ancho.

Teresa y los gurises escuchaban atentos la prosa de Soria. Daba la impresión de que conocía mucho más que ellos, aunque después de todo no era demasiado lo que se precisaba. Hablaba y contaba cosas casi sin parar, y eran cosas del Uruguay. Al final de toda la conversación, acordaron hacer una especie de sociedad. Los dos eran baquianos para encontrar los rastros de nutrias y de lobos; Luis tenía dos buenos perros y muy buena puntería, y Soria no parecía quedarse atrás. Si la cosa se encaminaba bien, tal vez de ese encuentro podría salir

algo de beneficio para todos. "Tal vez, uno nunca sabe", pensó la mujer.

Los dos remontaron, cada cual en su canoa, el Brazo Largo hasta Ybicuicito, armaron trampas y Soria volteó un carpincho en Los Palmares. A la tardecita, cuando regresaron, Teresa, que era muy prolija, había acondicionado todo y estaba preparando la comida. Soria trajo un porrón de ginebra.

Al cabo de varios días y con varios cueros de nutrias y de lobos, levantaron campamento. Tomaron por Brazo Largo y agarraron el Baltasar Chico para llegar a la villa Paranacito, un rancherío edificado sobre la costa del Paranacito y el Sagastume, habitado por mecánicos, carpinteros, contrabandistas, bagayeros, cazadores, pescadores y montaraces. Era algo así como el corazón del delta del Paraná, muy próximo al río Uruguay y al puerto uruguayo de Nueva Palmira, frente a la desembocadura del Paraná Bravo. Este puerto era muy conocido por los tripulantes de cuanta embarcación navegara, ya proveniente del Plata, del delta o bajando por el río Uruguay, y aun desde el alto Paraná y de los obrajes del Iguazú y las Misiones. Codiciado puerto que se recuerda por las hermosas mujeres que alivian la vista cansada y quemada por el sol y el viento, de tanto escudriñar el horizonte y recorrer la soledad de los montes de la costa.

En un boliche de Paranacito vendieron bien los cueros, se repartieron el dinero y se surtieron de comestibles. Luis no se olvidó de sus hijos ni de Teresa. Hasta el momento todo había caminado bien, aunque después de tomar unos tragos Soria se puso bastante pesado y saltaba a la vista que era conocido en la zona. La villa era un importante punto de apoyo solidario para los que *caminan bien* y tumba para los que no respetan las reglas. No se pregunta quién es, de dónde viene ni para dónde va.

Un entierro en las islas

Frente a donde estaban acampados había una inusitada reunión. Más de quince canoas isleñas y muchas mujeres y niños rodeaban un rancho construido sobre altos para cubrirse de las crecientes. Era el velatorio de una vieja entrerriana, madre del dueño de unos de los boliches de la villa. Ya era de tarde, y a mediodía los vecinos habían comido una potranca con cuero regada con abundante vino que los anfitriones del velatorio habían obsequiado a los concurrentes, siguiendo una costumbre muy generalizada por esos tiempos.

En un rústico ataúd de tablas de álamo sacaron a la finada del rancho y, ante los llantos y gritos de las mujeres, lo subieron a una destartalada lancha que tenía un motor Penta. Las canoas se fueron atando una a una a la lancha, se embarcó toda la gente y comenzó una extraña procesión. Por curiosidad, Luis y Soria acompañaron el cortejo; no así Teresa, que decía que los velatorios traían mala suerte.

En la horqueta que forman el Sagastume y el brazo de la Tinta estaba el cementerio: cruces esparcidas en un limpión del monte cercado por alambres de púa. Se ingresa por un muelle que da al arroyo. Dos isleños se habían adelantado y cavado una fosa. El cortejo, ya en tierra, caminó por apretados senderos detrás del cajón que cuatro lugareños llevaban en hombros. Realizada la ceremonia, las mujeres intentaron algunos rezos mientras los hombres, algo cargados, espantaban a los perros que se habían acoplado al cortejo, nadando o tal vez alguno subido a una embarcación. La tumba quedó cubierta de flores silvestres y poco a poco se retiraron todos.

La villa, que había quedado prácticamente desierta, se pobló nuevamente. Las alabanzas a las cualidades de la desapa-

recida señora se mezclaban con algunas anécdotas no muy claras de sus años mozos. Para rematar el cuadro, Soria le dijo a su compinche:

—A esa vieja yo la conocí. Regenteaba un quilombo en Mercedes. Tenías que comprarle una ficha para andar con alguna de sus mujeres. —Se quedó pensando y de golpe le preguntó—: ¿Conocés el Uruguay?

—No, nunca estuve —contestó Luis, entre sorprendido e incrédulo.

—Te voy a llevar a conocer. Empezamos por ir a Dolores. ¿Qué te parece si cruzamos el Uruguay mañana? El tiempo está lindo.

La historia de Luis Belmiro

Las palabras de Soria le cayeron a Luis como una bomba. Jamás le habían hecho una proposición semejante, que ni siquiera se le había cruzado por la mente. Hasta estaba notando que Soria ejercía sobre él una especie de influencia, pues terminaba aceptando todo lo que este le decía. De repente toda su historia cruzó por su mente y comprobó que no conocía nada más que los arroyos del delta.

Su padre, Pascual Belmiro, había sido panadero en San Fernando. Era, según él mismo le había contado, dirigente sindical y colaboraba en la publicación clandestina de un periódico gremial. Por el centenario de la Revolución de Mayo, en 1910, el panorama sindical estaba enrarecido. El gobierno mantuvo conversaciones con los dirigentes sindicales buscando evitar de todas formas que hubiera manifestaciones durante esas fechas, pero las centrales obreras llamaron a una huelga general para el 18 de mayo, siete días antes de las fiestas

populares. En medio de un clima tenso, se pedía la libertad de todos los presos políticos y la derogación de la Ley de Residencia, norma que permitía expulsar del país, sin más trámite, a cuanto "agitador" o "elemento subversivo" fuera relacionado con la dirigencia sindical. Para reprimir la huelga el gobierno puso en práctica una feroz represión contra todo el movimiento obrero y todo lo que se le pareciera. Comenzó el arresto de dirigentes sindicales y se implantó el Estado de Sitio. Matones a sueldo, con el apoyo de la policía, atacaron y destruyeron todas las sedes sindicales. Se detuvo a miles de trabajadores y se deportó a gran cantidad.

Pascual Belmiro, alertado a tiempo, se embarcó en una canoa con lo necesario y llevó consigo a Luis, que por ese entonces tenía unos 13 años. Luis no conoció a su madre, que había fallecido en el parto. El padre nunca lo abandonó, y a pesar de la agitadísima vida que llevaba como militante sindical, siempre estaba a su lado. No lo iba a dejar por nada del mundo, y menos en esas circunstancias.

Remontaron el río Luján y en la estancia *El Cazador* don Pascual trabajó un tiempo limpiando montes, siempre con Luis a cuestas. Después tomaron por el arroyo Las Rosas para llegar al Paraná de las Palmas. Siguieron el caudaloso río unas dos leguas arriba y en la boca del arroyo Negro, antes de la Vuelta del Hinojo, conocieron a un viejo matrimonio que vivía ahí hacía muchos años. La pareja se ofreció para atender a Luis y don Pascual salió a buscar trabajo.

De tanto en tanto Pascual Belmiro volvía para el rancho de los viejos, traía cosas, dejaba algunos pesos, estaba unos días y después seguía su rumbo. Luis se hacía al *oficio* de isleño rápidamente: tiraba palangres, tendía trasmallos, salía con el viejo para armar trampas y todas esas actividades del monta-

raz y del cazador. Los viejos lo querían como si fuera su propio hijo, ya que no habían podido tener uno propio.

Una de esas veces en que el padre regresó, estuvo unos días y les comentó que le habían ofrecido trabajo en Zárate y pensaba aceptar. Suponía que toda aquella historia suya había pasado y que ya ni se acordarían de él. Fue la última vez que se vieron. Luis averiguó después que lo habían detenido y nunca se supo nada más de Pascual Belmiro.

Si bien no acertaba a comprender del todo lo que pasaba, Luis sufría en silencio. La vida no era tan fácil como parecía. Los viejos lo cuidaban, pero cuando se enteraron de la desaparición de don Pascual empezaron a ponerse tristes. Al poco tiempo falleció el hombre y antes de un año la anciana, de tristeza. Luis, con 16 años, estaba solo para luchar con la vida. Una vida que lo había castigado desde el momento de nacer, que le había arrebatado a su padre por ser idealista y luchador, y que ahora le quitaba a los dos viejos queridos que lo habían adoptado y que a fin de cuentas habían sido su familia. Poseía como único capital lo que los buenos ancianos le habían dejado: una canoa, un trasmallo, palangres, trampas de nutrias, una escopeta 16, dos perros y varios enseres. Así salió por esos caminos y arroyos del delta.

A esa altura de los recuerdos volvió a pensar en la proposición que le había hecho el ocasional amigo. La verdad es que nunca había tenido tiempo para nada. Lo miró fijo a Soria y le dijo:

—Y vamos, nomás.

De regreso al campamento, le contó a su mujer los proyectos. Teresa atendía el guisado y levantó la vista; el resplandor del fuego iluminó su rostro y sus ojos centellaron. Había poblaciones en el otro lado, tal vez sus hijos podrían ir a la

escuela. No quería ilusionarse, no confiaba en que Luis se largara. Pero calculó mal:

—Me gustaría conocer, ¿sabés? Algún pueblo, alguna escuela, por ahí ¿quién te dice?

La mujer se sintió eufórica y mirando la canoa que se mecía suavemente en el arroyo, pensó: "es posible que mi destino esté en la otra banda".

Soria terminó de armar un cigarro, sacó un leño del fogón, lo prendió y dijo con la propiedad de quien tiene toda la situación controlada:

—Después de comer nos largamos. Salimos por el Martínez y si el Uruguay está tranquilo, remando suave, en un par de horas llegamos al San Salvador y ahí vemos. El fuego atizado por la mujer hacía unas sombras chinescas sobre los cuerpos de los hombres, los dos sentados sobre un álamo caído. Los gurises, acurrucados, ajenos a todos esos planes, esperaban silenciosos el plato de guiso para irse a dormir.

—Dele un trago —balbuceó Soria alcanzándole el porrón de Ginebra. Luis lo tomó entre sus manos y como si pensara en voz alta se dijo: "a la madrugada somos orientales".

El espejo de plata del Uruguay

Temprano salieron por el Martínez y llegaron al Uruguay. El río era un espejo de plata. A la vista de todos se presentaba un espectáculo majestuoso: toda la belleza del río de los Pájaros Pintados se extendía hacia el norte y hacia el sur, se le metían las aguas del Paraná y juntos formaban el estuario del Plata, el Mar Dulce, como lo llamó Juan Díaz de Solís. La costa uruguaya apenas se divisaba en el horizonte. Acostumbrados a los ríos y canales del delta, lo que estaban contemplando era

totalmente nuevo. A Teresa le latía el corazón y sus sueños volaban dentro de su cabeza. Jamás había visto algo similar. Continuaron remando parejo, acompasadamente, clavando en silencio las palas de los remos en las aguas del río. La noche era hermosa y el otoño, la estación más pareja del año, se les brindaba por entero para la travesía.

Por ese mismo lugar, hacía escasamente un siglo, habían cruzado dos lanchones con 33 orientales a bordo, que en la madrugada del 19 de abril de 1825 desembarcaron en la playa de la Agraciada, aguas abajo de la desembocadura del San Salvador y un par de leguas arriba de Nueva Palmira. La meta de Soria y sus acompañantes era llegar a la boca del San Salvador, buen reparo para descansar y ajustar los detalles que venían pensando, aunque en esta clase de vida, por lo general, los planes se van elaborando según las circunstancias.

Los niños dormían y la madre, ansiosa por llegar, no pegaba los ojos. Una cosa la preocupaba: les había oído decir que se dirigían a Dolores, que, según Soria, tenía mucho movimiento. En realidad, esa zona era algo así como el granero del Uruguay. Por esos años Dolores tenía un fuerte molino harinero y en su puerto se registraban embarcaciones mayores que cargaban harina para todos los puertos, incluidos Montevideo y Buenos Aires.

Al clarear el alba ya estaban llegando a punta Amarillo, donde el río San Salvador se deposita en el Uruguay. Es un río angosto pero muy profundo, de costas bajas con esteros sobre su margen izquierda y una hermosa playa de arena a la derecha de los navegantes. Todo esto asombró a Teresa y Luis, que jamás habían observado algo igual. Las costas del delta son puro barro, monte y esterales, formados, como las propias islas, de los aluviones que arrastra el Paraná desde Brasil y el Paraguay.

La playa a sus ojos se les presentaba como de oro, los invitaba a descansar y así lo hicieron.

Estaban en la costa uruguaya, el lugar era ideal y Soria no les había mentido en nada. Era claro que conocía mucho y hasta parecía un hombre estudioso e instruido. Les contó que seguramente estaban en el lugar donde un marino veneciano al servicio de España había fundado un fortín que bautizó como San Salvador, que poco después fue destruido por los nativos del lugar. Esto sucedió por 1527 —nadie puede precisar la fecha— y el suceso inspiró a un oriental, Juan Zorrilla de San Martín, para escribir un poema al que llamó *Tabaré*, acerca de un mestizo, hijo de madre española y padre indio, que vagó por los montes circundantes.

Al desembarcar y juntar leña, vieron una enorme manada de ciervos, algunos con grandes astas. Al igual que los jabalíes, los había hecho traer el extravagante hacendado Anchorena. Sobre tal personaje, Estanislao del Campo comenta en su sátira gauchesca de la ópera *Fausto*: "Y más plata que Anchorena en sus alforjas traía". Por entonces era común comparar a los ricos con Anchorena o sus familiares.

La carne del ciervo, por ser un animal ágil y veloz, es flaca, pero no es mala para comer. El cuero bien curtido es muy bonito y bien extendido llega a tener más de dos metros.

La "espantada" provocó el alborozo de los niños y del resto del grupo. Todos estaban absortos contemplando el paisaje, tan diferente. Los niños corrían, gritaban y saltaban, contagiados por la espléndida mañana, y Luis, que hasta ese momento solo conocía los esteros de las islas del delta y las aguas turbias del Paraná, observaba con asombro la cristalina corriente del San Salvador.

Dolores y su entorno

A mediodía continuaron la marcha remontando el río. La escasa corriente facilitó el rápido despliegue de las embarcaciones. Se cruzaron con tres balandras grandes, cargadas de bolsas de harina, y también otras más pequeñas. En un recodo del río, donde desemboca el arroyo El Espinillo, Soria contó que el pueblo de Dolores había tenido su nacimiento por esos lugares, aunque luego habían querido trasladarlo a la costa del Uruguay, cosa que no se había concretado, en parte, porque el dueño de los campos, un tal Aldao, lo había impedido, y que finalmente la población se había mudado a su actual ubicación. Todo eso lo sabía porque se lo había contado su padre, quien a su vez lo había oído del abuelo, uno de aquellos que fundaron la ciudad de Dolores.

Luis, Teresa y los chicos ansiaban llegar a la dichosa Dolores. Teresa pensaba que Luis conseguiría trabajo. Podían vivir en cualquier rancho, como toda la vida lo habían hecho, pero a ella solo le preocupaban los niños y la escuela. Quería para sus hijos lo que ella y Luis no habían podido tener. Así es la vida del pobre: sin dinero pero millonaria en pensamientos. Se comenzaron a ver algunos ranchos sobre la costa y al fondo parecía como si el río se bifurcara. Soria explicó que era una península. Siguieron por la costa derecha y llegaron al puerto, donde vieron el molino Paseyro, una industria pionera no solo para Dolores sino también para todo el Uruguay. En la península se distinguía un puertito y ahí atracaron.

Siguiendo el consejo de Soria, se dirigieron al pueblo. Caminaron por el costado del Molino: un gran alboroto de gente, gran cantidad de carros suizos, caballos, changadores hombreando bolsas, gauchos mateando y festejando ocurren-

cias, otros cortejando alguna muchacha que llevaba agua del río, y algún almacén con su despacho de bebidas repleto de parroquianos. La familia estaba muda, los niños se agarraban asustados de sus padres porque nunca habían visto algo semejante. Solamente Luis podía evocar algún lejano recuerdo, pero la vida le había borrado casi todos. Vagamente se acordaba de San Fernando y de Zárate, pero aquí la cantidad de gente, ese movimiento, las costumbres, todo era diferente. Teresa nunca había estado en una población que no fuera un rancherío isleño, y los chicos no salían de su asombro.

Para todos, exceptuando a Soria, la vida solamente eran arroyos, monte, río, embarcaciones, chalanas y ranchos de mala muerte en los que habían vivido, si es que vivir se puede llamar la errante existencia de un isleño apartado del resto del mundo. María y Domingo no cabían dentro de ellos: el semejante alboroto de la paisanada, unas viejas vendiendo tortas fritas y pasteles, cantores y guitarreros desafinado unas milongas, esos carros raros tirados por caballos... ¿Qué estaba pasando?

Ya caía la tarde y entraron a la fonda. Soria arregló todo y tomaron unas habitaciones. La mujer, los chicos y Luis ocuparon un cuarto, ¡con camas, faroles y todo!, y Soria fue a una habitación donde había seis camas más. Soria llamó a Luis para arreglar lo de las cosas en las canoas y Teresa se quedó con los niños tratando de ordenar sus pensamientos. Estaba agotada, eran muchas emociones y todas juntas habían anidado en su cuerpito y palpitaban en los pechos de los niños. Por la ventana de la pieza miraba para la calle. Ya había anochecido, pero vio claramente que Luis y Soria regresaban y entraban a un boliche frente a la pensión. Eso no le gustaba mucho a Teresa. Las copas eran cosas a las que Luis no estaba acostumbrado. Ella se había dado cuenta de que dependían mucho de ese hom-

bre al cual apenas conocían. Sin embargo, nada podían reprocharle hasta ese momento, y con ella era muy respetuoso, casi no le hablaba.

Civilizándose

Aunque Soria insistió, tras tomarse unas copas Luis volvió temprano, con la intención de cenar todos juntos y recoger la impresión que su compañera tenía de toda esa nueva vida. Soria se quedó. La dueña de la pensión, una morocha gorda muy conversadora, averiguó en un santiamén vida y milagros de sus nuevos huéspedes. Teresa no estaba acostumbrada a conversar y menos a contar cosas, pero por quién sabe qué motivo, tal vez las emociones del día transcurrido, habló como nunca lo había hecho. La señora parecía sincera, tanto que después contó y contó cuentos, mentiras, historias, verdades y de a ratos soltaba una ruidosa risa.

Al llegar Luis, fueron a comer. La comida era buena y abundante, y el único problema fue con los niños, para los que las mesas y las sillas eran objetos innecesarios y desconocidos. Ellos solo habían comido sentados en el suelo o sobre el tronco de algún árbol caído. Pero, a pesar del recelo por la mucha gente que los rodeaba en el amplio comedor, al final comieron y se mostraron contentos. Luis, también de poco hablar, esa noche estaba muy parlanchín. Le contaba cosas a Teresa y le preguntaba si lo que habían hecho estaría bien. Ella estaba loca de la vida y reía ante las salidas de su marido, que parecía otro hombre. Pero estaban agotados por la larga y emocionante jornada y se fueron a dormir.

Al día siguiente se despertaron muy temprano. La claridad del alba se colaba por entre unas no muy limpias cortinas.

Los niños seguían durmiendo y Teresa y Luis los miraron con cariño, un cariño mezclado con cierto asombro. Era la primera vez que dormían, se puede decir, "como la gente": todos juntos y en camas con sábanas, almohadas y abrigadas mantas. Cuántas veces en noches de frío se tapaban con bolsas o atizaban el fogón y dormían al calor del fuego.

Luis se levantó y pasó por la cocina, donde unas mujeres calentaban agua en una vieja y enorme cocina a leña que tenía una reluciente plancha donde se doraban varios churrascos. Desayunar bien temprano con churrascos o asado era costumbre por esos años en toda la campaña; después venían las largas jornadas de mate amargo. Quienes paraban en la fonda no tenían apuro ninguno: si los precisaban, ya los vendrían a buscar, a la fonda o al boliche. Solo faltaba que llegaran los carros cargados o algún otro ofrecimiento de trabajo que, por otra parte, nunca faltaba. Había también gauchos que regresaban de alguna changa en las estancias a gastar lo poco o mucho que habían ganado, y después se iban a empezar de nuevo para volver a gastarse todo otra vez, y a menudo sin haberse comprado ni un par de alpargatas.

Aquellos sacrificados parias de la patria, con noches y noches dormidas sobre las bajeras de sus caballos en sucios y pulguientos galpones, conviviendo con las ratas y los perros, venían al pueblo con un peso en el bolsillo y la vida les parecía color de rosa, aunque se cayeran de borrachos o se enredaran en los brazos y piernas de algunas de las pupilas de La Estancia, el popular prostíbulo doloreño. Lo que se traía o se ganaba al billar, al gofo o al monte se perdía poco después en las copas de los mostradores o en las piezas de aquellas casas que proliferaban alrededor del enorme bar, casas que podían tener hasta cincuenta o sesenta mujeres para todos los gustos. Ese

era el ambiente en que se movía toda esa gente, toda la peonada del campo, los carros, el molino y los changadores del puerto.

El día y las noches

Teresa, que siempre había trabajado, ya esa mañana se puso a ayudar a la patrona, y esta no demoró en ofrecerle trabajo. Así ganaría algún dinero y podría ayudar a su marido. El trabajo en la cocina era intenso; la gente era mucha y también comía mucho. Temprano descargaban leña para la cocina, de alguna carnicería se recibía la carne y llegaban las verduras. Luis estuvo de acuerdo y se puso inmediatamente a buscar trabajo para él, que no demoró en encontrar. Cargó una embarcación que había llegado al puerto, después de comer continuó la carga y al final del día le pagaron. Terminó cansado pero todos estaban felices. Con Soria no se habían visto; alguien dijo que se había ido en un carro, pero lo cierto era que por la tardecita del primer día no había aparecido. Estaban cenando cuando desde la fonda lo vieron en el boliche de enfrente. Se notaba bastante pasado de copas y no entró a comer. Luis y su familia se fueron a dormir porque al otro día había que trabajar desde temprano.

Al amanecer, Teresa se puso a preparar la comida con la nueva patrona y Luis se fue a buscar trabajo. Enseguida lo tomaron para cargar carros desde un barco recién llegado. Ahí conoció a Gangolina, un morocho tirando a negro muy trabajador que le contó que trabajaba en el campo y había venido a Dolores de parranda, pero los pesos que había traído, o se los había gastado todos o se los habían robado. En realidad, creía que se los habían robado, pues si se acostaba con alguna mujer lo más seguro era que después se quedara dormido, entonces lo tiraban a la calle y para él resultaba muy difícil saber dónde

y con quién había estado. Más vale ni averiguar. Se reía a carcajadas y después muy serio le decía a Luis:

—Mirá, entrerriano, yo nunca he peleado, ¡pero te aseguro que el día que les grite *huevo* les va reventar la clara! —y volvía a soltar la carcajada, pero no se detenía para nada, seguía trabajando—. Anoche nomás, en La Estancia, un petiso que ya conocía, un tal Soria, se había peleado con varios por causa de unas polleras, pero la culpa la tenía él. Al final lo llevaron preso.

Luis soltó la bolsa y le preguntó qué había pasado. Gangolina le contó todo al detalle:

—Ese hombre cuando toma resulta ser bastante peligroso. Mejor dicho, pendenciero: siempre termina en líos. Hacía tiempo que no venía por Dolores. Se dice que hace años mató al marido de una mujer. Al parecer no se pudo probar nada, pero él desapareció del lugar, y ahí anda de nuevo.

Luis le confió que era su compañero de viaje y el que lo había invitado para cruzar el Uruguay y venir a Dolores. Eso ya era motivo para ir a la comisaría, por las dudas, y preguntar si precisaba algo. Gangolina le aconsejó que no fuera. Total, lo más seguro sería que lo soltaran dentro de un rato, porque el lío no había sido ni más grande ni más chico que los que se arman todas las noches. Y como si nada hubiera pasado, terminó razonando:

—Con estos pesos ¿qué hago? Le pago a la fondera, me compro un par de alpargatas Rueda, algún paquete de tabaco, y me las tomo pa'l campo.

Luis cobró la changa y se fue preocupado por la suerte de Soria en el calabozo. Después de todo, el hombre siempre se había portado bien con él, con los gurises y con Teresa. No había nada que le pudieran reprochar. Cuando estaba a una cuadra de la fonda, lo vio venir caminado desde el centro de la ciudad y lo esperó en la esquina del boliche. Se le notaban unos

moretones y rengueaba un poco. Además, era claro que no había pasado una buena noche.

—¿Qué diablos fue lo que te pasó? —le preguntó Luis.

—Nada que no tenga solución. A la porteña ya la conocía de antes, me arrimé y la invité para ir a la pieza. Me dijo que estaba el marido presente, cosa que a mí no me importaba, pero a él sí, y se me vino con unos matones a trabajarme de pesado. Me defendí como pude, me dieron y les di. La policía aguantó como siempre, pero al final se metió. Los tipos dispararon y a mí me llevaron preso, más para que se me pasara la tranca. No me gustó el comisario: me soltó para saber en qué ando. Voy a tener que conseguir algún trabajo, porque, si no, la voy a pasar fea. Conozco esta clase de tipos: son muy rencorosos y ya conmigo perdieron una vez. Hay trabajo seguro, ¿verdad?.

—Sí, hay —contestó Luis—, pero hay que estar temprano y hacer menos boliche.

—Ya lo sé, ya lo sé —replicó molesto Soria—. Ahora, me voy a comer algo y a dormir.

Primer domingo en Dolores

Al parecer, nadie trabaja los domingos. Aunque había barcos fondeados, el puerto, que solo era una amplísima explanada de adoquines, por la mañana estaba vacío y por la tarde recibía visitas del centro de la ciudad. Las que no faltaban eran las vendedoras de pasteles, empanadas y tortas fritas.

Después del mediodía, una vez limpia la cocina, Luis, Teresa y los dos niños salieron a caminar por las calles de Dolores. La ciudad era angosta y larga. Por un costado estaba el río San Salvador, cruzado por un puente de hierro, algo que ellos no habían visto nunca. A Luis le parecía haber visto algu-

no similar en San Fernando o en el Tigre, pero sus recuerdos eran borrosos. A Teresa todo la seguía sorprendiendo.

A unas dos cuadras de la fonda estaba lo que algún día sería una plaza. La llamaban *la de Abajo*, y varias cuadras más hacía el sur estaba la *Plaza de Arriba*, que era el verdadero centro. La plaza estaba rodeada por alambrados y se notaba que estaban acondicionándola. En una de las esquinas había una amplia iglesia de ladrillo, en el lugar donde se había instalado la capilla que había dado origen al pueblo; en otra esquina, la comisaría, y sobre la que sería la calle principal, que se llamaba Asencio, un enorme bar lleno de billares y de mesas, con un palco donde actuaban unos guitarristas. El pueblo se extendía hacia el sur, llegando al hospital y al cementerio.

Las casas del centro eran muy buenas, no así las calles y las veredas, que parecía que las estaban arreglando. De todas maneras, eran mucho mejores que las que ellos conocían. Todo era novedad y el paseo les resultó tan grato como cansador. Llegaron a la fonda extenuados, y Teresa tenía que trabajar en la cocina.

A todo esto, Soria había dormido todo el día y al llegar la noche se levantó, tomó mate y cruzó al boliche. Luis lo vio y se preocupó. Fue ahí cuando le contó a Teresa de las andanzas de Soria. A la mujer no le gustó mucho; algo venía notando pero no lo decía por no preocupar, y le pidió a su marido que tratara de no salir con él, para evitar problemas.

La venta de cueros de nutria

Los días siguieron y la rutina era la misma. Soria seguía yendo al boliche, pero trabajaba a diario. Al parecer, le había venido bien la calaboceada. Se notaba que algo le preocupaba y

el comisario siempre andaba en la vuelta, cosa que al comienzo no hacía. Teresa había conseguido que una señora vecina les enseñara a los hijos las cosas más elementales. Ella seguía trabajando en la cocina y a Luis no le faltaba trabajo. Pensaba que, si pudieran juntar unos pesos, tal vez podrían hacerse o conseguir un rancho para vivir más cómodamente. Hasta se habían acostumbrado a una mejor forma de vida, quién diría, desde las costas del Paraná a las costas del San Salvador en Dolores. Además, Teresa quería que su hombre se quedara en el lugar. Toda su vida había sido errante, siempre remando por los canales del delta, no se había aquerenciado en ningún lugar, y ella tenía miedo de que un día se le apareciera con que había que partir. La verdad es que ella nunca había vivido mejor, pero quería tener su casa, por primera vez en la vida.

Un día en el puerto, Luis vio que Soria conversaba con un turco. Le pareció conocido, pero esa gente andaba mucho por el delta del Paraná y al final eran todos iguales. Ellos conchababan gente para los obrajes del Iguazú; siempre llevaban alguno, pero nunca regresaba nadie. Se contaban muchas cosas, las cuales lo decidieron a negarse a un contrato que le ofrecieron. Al terminar la changa, Soria le contó lo conversado con el turco. Éste le había ofrecido buenos pesos si le conseguía cueros de nutria en cantidad, que al parecer no había por la zona. Ya había trabajado para él y sabía que era buen pagador. Luis le señaló:

—Pero si decís que por aquí no hay nutrias, ¿de dónde las vas a sacar?

Soria no se amilanó:

—Mirá, en el río Negro las hay y muchas, la cosa es ir hasta villa Soriano y llegar hasta la isla El Infante. Yo conozco todo eso.

Luis lo escuchaba atentamente. Soria le repitió:

—Con vos la cosa sería mucho más fácil; entre los dos podemos traer buena cantidad de cueros de nutria. Acá hay trabajo, sí, pero nosotros no estamos para eso. Vos mismo te podrías juntar con una buena plata. Le sentí decir a la patrona de la fonda que a tu mujer le gustaría comprarse un rancho. Juntar plata con estos trabajos resulta muy difícil. Yo te aseguro que vas a venir con plata en el bolsillo. Aparte, me darías una mano, pues el comisario ese no me gusta nada, me anda siguiendo. Si vos querés volver a Dolores, pues se nota que te gusta, te volvés y yo me quedo por el río Negro.

Luis quedó pensativo. Lo primero que haría sería consultar a Teresa, porque sola no la iba a dejar. Si ella y los gurises iban, se podría probar, nada costaba. Además, sabía que Soria era buen cazador y se complementaban bien. Los problemas que pudiera tener con la policía eran cosas de él; sin el boliche era otro hombre. Si traían buen dinero, se comprarían un rancho que ya estaban mirando.

La opinión de la fondera

Luis llegó a la fonda y Teresa conversaba alegre con su patrona. Sirvieron la cena y se pusieron a conversar. Cuando Luis le planteó la idea del viaje a villa Soriano, una sombra cruzó por la mente de la mujer: ¡otra vez a las andanzas por las islas y los montes del río! Pero esta era la vida que había elegido cuando se juntó con ese hombre que era bueno, y además pensaba estabilizarse con una casa en Dolores o en villa Soriano. Según lo que Soria le había contado, quedaba cerca. Tenían que volver por donde habían venido a Dolores, y por el Uruguay romancear la costa para entrar en el río Negro.

Al otro día por la mañana, bien temprano, Teresa le contó el proyecto a la patrona. Tajantemente la morocha le respondió:

—Mirá, no confíen mucho en ese hombre: es peligroso aunque no lo parezca, pendenciero; su manera de ser cambia muy seguido. Me parece que ustedes dependen mucho de él, y es una lástima. No te olvides que según el gaucho son los agasajos y según el sapo, las pedradas —y soltó una de sus ruidosas carcajadas—. En fin —agregó como si no le preocupara—, cada cual hace lo que le parece. En una de esas les va bien. Si quieren volver, esta será tu casa y serán bien recibidos. Hiciste bien en avisarme, pues así me pongo a conseguir alguien para que me ayude.

A los cuatro días le dejaron el perro a la fondera amiga y salieron remando parejo corriente a favor por el San Salvador. Con esa marcha, estuvieron temprano en el Uruguay. Para evitar la corriente marchaban junto a la costa. El río no parecía muy profundo. Llegaron a lo que parecía una boca, y Soria les explicó que eran las islas Santiago y la Pepe Ladrón grande. En esta isla decidieron hacer una parada para comer un asado frío que la patrona de la fonda les había preparado. Soria era el guía y les hablaba del tramo que les quedaba para llegar a la villa Soriano.

—En esta parte el río Negro corre mucho y vamos a tener que remar fuerte. Parece que viene bajando. En la villa deben de estar construyendo un muelle en el puerto. Yo creo que lo mejor será pasar la noche en la villa, pero a la madrugada salimos para la isla El Infante, donde nos esperan las nutrias. Con una semana nos va alcanzar. El turco nos va a esperar en Soriano, nos repartimos la plata y cada cual que siga su camino.

La nutria es un carnívoro acuático y se estima que puede haber más de 20 especies desparramadas por el mundo. Tiene

un cuerpo alargado, parecido al de los visones pero más grande. En nuestros ríos puede llegar a medir más de un metro. La cola es la mitad del cuerpo, carnosa, gruesa, terminada en punta. La cabeza es ancha y aplanada, con orejas redondeadas y dos orificios nasales en el hocico. Es un animal muy buscado por la hermosura de su pelo, color castaño, de gran valor en la industria de la peletería. Conocida también como *lobito de río*, la nutria vive en madrigueras y en las orillas de los cauces de agua dulce; se alimenta de mamíferos pequeños, pájaros, ranas, peces y cangrejos; tiene costumbres nocturnas y descansa entre los matorrales.

Se las caza con trampas que el nutriero coloca en los lugares por donde sabe que ellas puedan andar. Los dos hombres conocían muy bien el oficio y confiaban en que la caza sería muy buena. Cuando se encontraron con la Vuelta de los Galpones, y a poco de andar algo más, comenzaron a ver a la distancia el caserío, con un edificio que resaltaba en la costa. Era la aduana de la villa, que en otros tiempos había sido hotel. También se veía la torre de la iglesia y se estaba construyendo un muelle de madera, frente a la aduana, para facilitar el trabajo en el puerto, pues la costa era pantanosa y baja. El muelle se adentraba en el río, era ancho y le estaban colocando vías. Trabajaba mucha gente y había varios lanchones fondeados.

Las dos embarcaciones con los viajeros atracaron en una especie de ensenada después de pasar el muelle en construcción. Luis Belmiro había comprado en Dolores una lona con la que pretendía cobijar a la familia. Teresa se quedó arreglando las cosas y Soria invitó a Luis para ir al almacén que quedaba en la esquina, frente a la aduana, el cual mostraba un gran movimiento. Era un clásico almacén de campaña donde había de todo y, por supuesto, también despachaban copas. Fausto Soria

se encontró con conocidos y averiguó lo de las nutrias. Le dijeron que en El Infante y frente a las islas Los Tres Marinos había muchas, y que por ese lugar no debería de andar nadie, pues la construcción del muelle estaba ocupando a mucha gente. Como de costumbre, Soria tomó e invitó varias copas, mientras Luis, como era todavía temprano, fue a ver el campamento para invitar a su compañera a caminar por el pueblo. Fueron por la calle Cabildo y a las pocas cuadras se encontraron con un baldío grande donde se estaba construyendo una plaza; a un costado se levantaba la iglesia. Si todo seguía como hasta el momento, la iglesia quedaría dentro de la plaza. El pueblo parecía pobre pero tenía movimiento; seguramente la construcción del muelle de madera le estaba dando vida. El río Negro tendría unos cinco kilómetros de ancho y la vista era hermosa.

Luis no fue molestado para nada, pero a Soria lo llevaron a una comisaría que quedaba a media cuadra del almacén. Según contó después, solamente querían averiguar de dónde venía y para dónde iba, pero se lo notaba preocupado. Luis y Teresa deseaban terminar el trabajo cuanto antes y volver para Dolores: la compañía de Soria cada día les gustaba menos. Después de cenar descansaron y al otro día salieron temprano para El Infante.

Primero encontraron una isla, El Naranjo, que según Soria tenía más de 300 cuadras. Luego vieron una boca y por ella entraron. A la izquierda estaba la isla El Infante, y enfrente, luego de remar por un arroyo angosto, las islas Los Tres Marinos. Acamparon sobre El Infante. La isla es grande y de terreno firme; no está formada por aluviones. Los hombres coincidieron en que el lugar parecía bueno para encontrar nutrias, que por esos años abundaban. La mujer estaba triste y los niños observaban todo con curiosidad. La tristeza de Teresa la impulsó a comentarle a Luis:

—¡Para qué habremos venido!

—No te aflijas —la consoló él—, solo son unos días. En cuanto tengamos las nutrias, vamos a la villa, arreglamos con el turco y nos volvemos para Dolores.

Calculaba que Soria regresaría para el delta del Paraná y entonces ellos comenzarían otra vida. Después de todo, no les había ido tan mal.

Armando trampas

La tarea del campamento quedó para Teresa y los gurises. María ya tenía unos ocho años y Domingo casi seis: sabían bien en qué tenían que ayudar. Los dos hombres salieron a recorrer los lugares, encontraron rastros, armaron trampas y al otro día ya tenían cinco animales. Los cuerearon y estaquearon los cueros con mucho cuidado y les quedó una muy buena carne. El lugar no era malo: estaba al abrigo de cualquier viento y la leña sobraba. Más todavía: María había tirado un anzuelo y sacó una linda tararira, que debía andar por los cinco o seis kilos; con Domingo saltaban de alegría.

Los hombres continuaron cazando día tras día. Trabajaban mucho, pero los cueros se multiplicaban. Una mañana Soria dijo que iría a ver si encontraba a unos conocidos que vivían en la isla desde hacía tiempo. Explicó que del otro lado había una estancia cuyos dueños tenían una hija que había nacido deforme. El lugar no era muy visitado, pues corrían versiones de que aparecían fantasmas, pero en el centro de la isla él había llegado a conocer tal vez más de cincuenta ranchos habitados por gente que venía de cualquier lado para hacer leña y carbón, que embarcaba en balandras procedentes de Mercedes, ciudad mucho más grande que Dolores.

—Tal vez algún día la puedan conocer.

Teresa se alegró de que Soria se fuera sin Luis. Este se quedó estaqueando cueros de nutria y le comentó a la mujer que pensaba decirle que al día siguiente volverían para vender los cueros; entonces regresarían a Dolores. Todos se pusieron contentos: debían estar allí sólo un día más, así que cenaron y se acostaron. Soria no había aparecido en todo el día. O se había perdido en la isla, cosa muy difícil, o se había encontrado con los antiguos amigos. Faltaba saber qué clase de amistades podría tener en un lugar como ese.

Por unos cueros

Temprano en la mañana, a Luis le extrañó que el compañero no volviera, y que ni siquiera hubiera ido a recorrer las trampas armadas el día anterior. Además, la caza estaba empezando a escasear.

Se puso a tomar mate después de atizar el fuego, cuando sintió unos ruidos que venían del monte. Era Soria, que cargaba dos bolsas llenas. Le preguntó qué era lo que traía y este le respondió:

—Cueros de nutria.

Luis miró y desconfió. Eran quince o veinte cueros y se notaba que habían sido estaqueados varios días antes.

—¿De dónde los sacaste?

—De un rancho abandonado que encontré. Ahora cargamos todo y salimos enseguida en busca del turco.

—¡Tas loco, las robaste! Ya tenemos las nuestras, ¿qué necesidad de meternos en problemas?

—Acá se hace lo que yo digo —levantó la voz Soria. Teresa asustada gritó y abrazó a los niños—. Y vos callate la boca, que este asunto no es para mujeres.

Luis lo increpó agarrando un palo, pero Soria manoteó un hacha y le partió la cabeza. Ya totalmente sin control, alcanzó a la mujer, que se defendió como pudo pero terminó corriendo la misma suerte que el marido. Los niños, abrazados, estaban paralizados.

Soria midió la situación a la que había llegado y, como primera medida, ató a los niños al tronco de un árbol, mientras con una pala cavaba una fosa y enterraba los dos cuerpos. Después cargó los cueros de nutrias cazados y los robados. Subió a los niños a una chalana, volvió a atarlos y salió remando con dirección a villa Soriano. En el viaje tuvo tiempo de meditar. Ir a la villa solo y con dos chalanas resultaba peligroso: todo el mundo sospecharía, y además estaban los gurises. Seguiría de largo y se alejaría de la costa. Los cueros los vendería en cualquier lugar del delta.

A lo lejos, los trabajadores del muelle vieron pasar a un hombre remando una canoa con otra a remolque que se notaba cargada. Se alejaba de la costa como cruzando el río y eso les llamó la atención: nadie pasaba de largo. Quien más se extrañó fue el turco, que había llegado el día anterior para esperar los cueros. Reconoció las dos canoas y supuso que algo había pasado. En eso estaba cuando se le acercó el comisario de Dolores, que desde un principio había desconfiado de Soria y lo había visto conversar con él. De sopetón le preguntó:

—¿Estás esperando a alguien?

Aunque sorprendido, el turco no perdió la calma.

—Sí, espero a Soria. Quedó de traerme unos cueros de nutria.

Rápido, el comisario se dio cuenta de todo. Por las dudas hizo detener al turco, corrió a la comisaría, levantó a otros

policías y con un lanchón de los que trabajaban en el puerto salió a detener a Soria.

Este se había metido en mayores problemas. Como los gurises lloraban desesperados, se arrimó a una playa de arena y los mató. Luego sacó los cueros de nutria, metió los cuerpecitos en la chalana *Mi Destino* y con la pala llenó de arena la embarcación. Así tapó los cuerpos y fondeó la chalana. Enloquecido, ni siquiera había notado que el lanchón se acercaba.

La Policía había observado todos sus movimientos. Soria trataba de lavarse las manchas de sangre cuando vio al comisario y los policías que lo encañonaban. Ya todo estaba perdido: se desplomó en el suelo, los policías lo ataron y lo metieron en el lanchón. De la chalana *Mi Destino* sacaron los cuerpos de los niños. Volvieron al puerto de la villa, donde el turco declaró con total claridad lo que había encomendado y fue puesto en libertad. En el mismo lanchón llevaron a Fausto Soria hasta Mercedes, donde lo desembarcaron en el muelle 33.

Manos anónimas levantaron una cruz en el lugar donde fueron enterrados los cuerpos de la infortunada pareja, y las historias de la isla siguieron recorriendo los años de los años. Tiempo después, dos cazadores perseguían a un carpincho, uno de ellos estaba recostado en la cruz, sintió un ruido y, al disponerse a disparar, vio un hacha que se cruzaba en el aire. Cuando el otro encañonó, jura que vio un cuerpo deforme con un solo ojo y se le pintó la historia de la muchacha de la estancia, entonces disparó y luego se encontró con el amigo herido. Los fantasmas de la isla El Infante seguían rondando por sus 800 hectáreas.

La gente del lugar bautizó al arroyo que separa El Infante de los Tres Marinos, que desde ese entonces se llama Los Muertos.

Insólita pelea con un jabalí

Don Andrés Peletti había nacido en el departamento de Río Negro junto al arroyo Coladeras, afluente del río Negro en su margen derecha, hacia fines del siglo XIX. Cuando se juntó con doña Herminda, se vino a vivir en las costas del San Salvador, en campos de la estancia *La Madrugada*, casi en la desembocadura del río en el Uruguay, donde por esos años existía un hidrómetro.

Más tarde se trasladó desde el San Salvador al río Negro. Primero se instaló junto al arroyo Las Maulas, en campos de *La Manchega*, donde la caza y la pesca se unían al trabajo en las colmenas y algún horno de carbón. Pero antes de 1950 se fue para la isla Chalupa Grande, ya en pleno río Negro, debido a que la miel era de mejor calidad, gracias a los muchísimos chircales. Allí se quedó hasta su muerte, ocurrida en 1968.

Las Chalupas, Banco Grande, El Infante, los Tres Marinos y Los Muertos vieron a don Andrés en las madrugadas misteriosas del río, con su remada silenciosa "como soslayando la luna por la sombra de los montes". Por ahí anduvo años armando lazos, armadillos y trampas para nutrias. Sabía exactamente para dónde habían ido los carpinchos, dónde estaban los jabalíes, tenía el olfato y el oído que da el estar fundido con la naturaleza. Dormía con un ojo abierto y el Winchester 44 cargado y a mano. No se le escapaba nada.

Por entonces solo en raros lugares se veía esporádicamente una *vitrola* a cuerda, de aquellas que emitían las grabaciones de Gardel, Magaldi, Corsini, Canaro o Juan Maglio,

Pacho. Con los años aparecerían las Spica forradas en cuero para revolucionar toda la campaña. Seguramente fue Nelson Frabasile el primero en llevar una radio a transistores a las islas del río Negro, allá por 1955. Antes de eso aparecíamos con una antiquísima radio de auto a batería que hasta no hace mucho todavía funcionaba en villa Soriano.

Fue en esa zona y en esos tiempos que don Andrés adquirió su reconocida fama de cazador, por su fina puntería y su dominio de los lugares del monte. Consideraba imperdonable no dar en el blanco; al que le ocurriera esa desgracia le retiraba toda su confianza. Por las dudas, jamás disparé una bala estando él presente. Nunca me lo dijo, pero supongo que se daba cuenta de que yo no me animaba a tirar y él tampoco me lo pedía. Y si por esas cosas raras él mismo erraba un tiro, se volvía para su rancho y no había quién lo hiciera salir hasta el día siguiente.

Mano a mano

En una isla de un anchuroso río se realizan muchas tareas, y más cuando hay que alimentar a una prole numerosa. A esto había que agregar los perros —Peletti llegó a tener 14 en la isla—, las gallinas, algunos chivos, cuyas hembras proporcionaban la leche para los niños, y cuanto animal se dejara domesticar.

Una tarde, don Andrés estaba con una hachita labrando unas maderas para construir una chalana, pues también era carpintero de ribera. Se encontraba algo lejos de los ranchos, sobre una playita. De golpe sintió el ruido del ramerío del monte y apenas se dio vuelta se vio enfrentado a un hermoso jabalí que sus hijos venían correteando por la isla.

Apenas tuvo tiempo de reaccionar y medio de revés le bajó el hacha. No le pudo pegar bien y el hachita se le quedó enganchada con el gavilán en el cuero del animal. Este se tiró al agua y se fue nadando río abajo, hacia la costa de Soriano. Desarmado, don Andrés vio alejarse al desesperado jabalí con el hachita en el lomo, la que iba formando una estela detrás. Varada en la arena estaba la chalana con un motor Evinrude de tres caballos y medio. No había tiempo que perder. Saltó dentro de la chalana, de un piolazo puso en marcha el motorcito y salió raudo a perseguir a la que ya consideraba su presa. No llevaba arma alguna, pero se las habría de arreglar.

Mientras tanto, en la costa, los muchachos con los perros lo miraban preocupados. Tenían que ir hasta el rancho y levantar otra embarcación. Demorarían, pero era necesario. Y como no había otro motor, debían tratar de alcanzar a su padre a remo. El Tito salió corriendo por el camino del monte. Para entonces, don Andrés había alcanzado al jabalí y manoteó el cabo del hacha, pero no pudo sacarla, y al sumarse un movimiento del animal con una brusca maniobra dentro de la chalana con el motor en marcha, el viejo cayó al agua y el jabalí se alejó otra vez.

La gente en la isla seguía todos los movimientos. Caer al agua con el motor en marcha es por demás peligroso: podría haberse golpeado en la borda. Además, Peletti estaba en medio del río, a no menos de mil metros de la costa, mientras la chalana continuaba su marcha. ¿Podría nadar tanto un hombre de sus años, y vestido, cuando se sabe que los isleños no suelen ser grandes nadadores por haber vivido siempre embarcados?

Lucha por la vida

Mientras esto sucedía en el río, el Tito ya venía remando en la chalana y a la distancia había visto el accidente. Clavaba los remos con todas sus fuerzas. A cada remada la proa se levantaba y parecía querer volar, pero le quedaban todavía muchas cuadras. Lejos, el jabalí continuaba la huida con el hachita en el lomo.

Al caer al agua, el viejo se había manejado lo mejor que pudo y también había tenido suerte. Logró manotear la borda de la chalana y, seguramente con una de sus clásicas puteadas, midió la peligrosa situación que acababa de crear. Pretendía embarcarse otra vez; de lo contrario el jabalí se le escaparía, y para peor con su hachita.

Hay que tener en cuenta que las embarcaciones isleñas son de poca manga (ancho) y su eslora (largo) no supera los cuatro metros y medio. Por lo general los costados de la chalana eran de chapa. Por esos años abundaba la *chapa barrera*, que servía para tratar de contener las enormes invasiones de langostas de la década de 1940. Provenientes del Chaco paraguayo, solían venirse para el Plata y sus visitas significaban una catástrofe nacional. Eran millones de langostas que, cuando bajaban a tierra, arrasaban con todos los plantíos y pastizales. Para proteger las casas en la campaña, se las rodeaba con rollos de la *chapa barrera* que suministraba el propio gobierno, porque no había otra forma de detenerlas. Las chalanas construidas con esas chapas eran livianitas, por lo que y había que *saber andar embarcado*.

Don Andrés, con mucho trabajo y como pudo, logró tumbar el cuerpo por la proa de la chalana, con la mucha maña ya referida. El motor lo había apagado desde el agua. Lo puso en

marcha nuevamente y ubicó al jabalí en el río. Estaba ya tan lejos que, si no actuaba rápido, el animal ganaría la costa y se le perdería monte adentro. Ni siquiera miró para la isla, donde su gente festejaba ruidosamente al verlo otra vez embarcado. Doña Herminda sentenció: "Ahora no se le escapa el chancho".

El Tito seguía remando y sabía que tenía que ayudarlo. Todavía el peligro no había pasado. Era una carrera loca. La costa para el jabalí era la salvación —el monte le ofrecía buen refugio— y para Peletti perder el jabalí era una herida a su orgullo de cazador. El motorcito a fondo alcanzó al animal justo cuando este hacía pie y se disponía a ganar el monte. El viejo alcanzó a prenderse del cabo del hacha y nuevamente se cayó al agua, mientras la chalana con el motor en marcha se metía entre los juncales. El Tito seguía arrimándose, siempre remando de pie, y se dio cuenta de que la cosa se había puesto mucho más fea y peligrosa.

Cazadores, perros y doctores

Peletti se había prendido al cabo del hacha y había afirmado el pie izquierdo en el cuello del animal. Este comenzó a dar vueltas tratando de liberarse de su enemigo y alcanzarlo con sus colmillos. El hombre sabía que, si el gavilán del hacha zafaba, él podía considerarse finado. La cosa era aguantar, pero ¿hasta cuándo? El hacha no se soltaba, el desparramo de barro era descomunal y ninguno había notado que el Tito se acercaba.

El chancho estaba cansado y el hombre también, pero ninguno podía aflojar, porque para ambos era cuestión de vida o muerte. De repente sonó un disparo y el jabalí aflojó su cuerpo y entre convulsiones cayó muerto. El viejo también cayó, pero debido al tremendo cansancio. Miró al costado y distinguió a

su hijo con un 38 largo en la mano y la satisfacción pintada en su rostro, que le gritaba:

—¡Sos viejo caprichoso! ¡No te ha muerto de casualidad el bicho ese!

Casi sin respiración don Andrés le contestó:

—¿Qué querés? ¿Que perdiera el hacha?

Cargaron el jabalí y regresaron a la isla. Al anochecer, en la rueda del fogón había una nueva historia de la vida del monte, una vida durísima. Pelear mano a mano con un jabalí se supone que es cosa de perros, y don Andrés era un perro en el mejor sentido de su encarnizamiento.

Tiempo después logré convencer al viejo y lo llevé a Mercedes en mi lancha para hacerlo atender con un médico. Para ubicar a este en la clase de paciente de que se trataba, le pedí a don Andrés que le contara este relato. Cuando llegó el momento de la lucha mano a mano con el jabalí, el hombre en su entusiasmo le colocó al doctor la rodilla en la cintura, mientras con sus manos lo agarraba por la espalda. El médico no sabía qué hacer, y terminó riendo. Me miró sacudiendo la cabeza como diciéndome, "¿Y con este tipo qué hago? Es imposible que se atienda".

Era una vida hecha a monte y río. Don Andrés tenía una afección en el corazón, pero hasta el último día anduvo como había andado toda su vida. Murió en la isla El Infante, sobre la boca del arroyo Los Muertos, y en su ley: recorriendo trampas.

De cacería

Una tarde, estando de recalada con *La Gaviota* en el puerto de la Chalupa Grande, nos visitó, embarcado en *La Emperatriz*, don Anacleto Cheloni, que por esos años era el encargado de las islas fiscales del río Negro, dependiente de la Dirección Forestal. Charlamos de muchas cosas, pero entre mate y mate Cheloni nos hizo saber el motivo principal de su visita. Dirigiéndose a don Andrés Peletti le dijo:

—Ayer unos chanchos se tiraron al río desde el Departamento de Río Negro y se ganaron en El Naranjo. De mañana recorrí la isla y por los rastros que encontré, se tiraron al agua por Mar Tiranía, agarrando la costa de Soriano. Deben de estar en el pajonal de Rivarola. ¿Qué le parece si convidamos al amigo para que con su lancha mañana bien temprano vayamos a corretearlos?

Ya Cheloni había planificado estratégicamente la cacería y continuó:

—Lleve sus perros y su gente; yo los espero en la costa de Los Ceibos.

Le brillaron los ojitos a don Andrés y se dirigió a mí como dándome una orden:

—Usted nos lleva, la gente va en su lancha y en la falúa grande van los perros.

Esta gente no descuidaba ningún detalle y seguramente nos aprontábamos para una gran batalla. Don Andrés tenía 14 perros en la isla y, la verdad sea dicha, ni los jabalíes ni los carpinchos se les podían escapar. Por un lado estaban bien enseñados, pero también habían aprendido por necesidad. Alimentar a 14 perros grandes en una isla no es tarea fácil. Las

muchachas —Teresa, la China y la Bizca— calaban espineles y les cocinaban pescado. Por lo tanto, los perros cuando agarraban un viaje de caza se jugaban la vida: el resultado podía darles como premio un bocado firme, pero no todos regresaban.

Cheloni partió con la lancha para su casa en la isla El Naranjo, mientras el viejo, el Tito y Andresito siguieron planificando la acción de la mañana siguiente. El *safari* ya estaba concretado; solo había que esperar la mañana.

Ya de madrugada, don Andrés se puso a trajinar. Arrimó la falúa, embarcó a los perros y salimos raudos en mi lancha remolcándolos. Los animales se habían puesto nerviosos y, por los aprontes, presentían los momentos que se avecinaban. La embarcación de don Andrés se llamaba *La Doloreña*.

Llegamos al canal que separa la isla El Naranjo de la costa de Soriano, conocido como Mar Tiranía, nombre cuyo origen ignoro, aunque es probable que proceda de alguna embarcación de tiempos remotos. Sería muy interesante ponerse a investigar el origen del nombre de los parajes, no solo del río sino de todo el departamento, como lo hizo Dardo Ramos, escritor y estudioso tacuaremboense, con su *Toponimia del departamento de Tacuarembó*.

Cuidadosa planificación

Don Andrés planificó la cacería como un general ante una batalla; era realmente un estratega. Todo consistía en rodear el pajonal y ubicar las posiciones en los lugares donde podían aparecer los jabalíes, mientras los perros se internaban en el pajonal en su busca. A los que íbamos desde la isla se sumaron el capataz de la estancia *La Manchega* con dos peones y gente de otra estancia vecina, a quienes el viejo Peletti

les había mandado avisar en la tarde anterior (no había radiotransmisores ni celulares, pero todo funcionaba de maravilla). En total éramos nueve personas.

Una vez distribuida la gente, me quedé con don Andrés y Cheloni. Ambos tenían un Winchester 44 y revólveres en la cintura. Yo tenía una escopeta calibre 16 cargada con balines que pensaba utilizar solo en caso extremo, por varios motivos. Uno era la modestia de mi escopeta de un solo tiro, que contrastaba con el armamento de mis compañeros. Otro era que nunca fui buen tirador y no quería correr el riesgo de que el viejo se disgustara conmigo. Era *obligación* pegar si se salía con Peletti. Si erraba un tiro él mismo (cosa muy difícil) u otro miembro de la partida, lo más probable era que se volviera para la isla después de descargar toda su ira. Y lo último que yo deseaba era perder la amistad y la confianza del viejo, quien tenía una personalidad y un conocimiento del monte y el río difíciles de igualar.

Los jabalíes llegaron al Uruguay en barco, importados por el extravagante aristócrata argentino Aarón de Anchorena —quien también trajo ciervos y otros animales—, y se expandieron hacia el norte, río arriba. Los hay en Salsipuedes, en el Tacuarembó, el Cerro Largo; los hay hasta en Montevideo, en la desembocadura del arroyo Las Piedras en el Santa Lucía. Favorecidos por su fecundidad y sin otros animales que puedan agredirlos, se han convertido en una plaga nacional que destroza maizales, da vuelta boniatales, termina con los zapallares, mata corderos y hasta terneros y se sigue expandiendo peligrosamente. Del jabalí auténtico seguramente queda muy poco; se han mezclado con las chanchas caseras, a las que someten después de matar a los machos y realizar grandes destrozos. A las personas no las atacan directamente, pero de

que son peligrosos no cabe ninguna duda, sobre todo si está en juego su supervivencia o la seguridad de sus crías. Se han adaptado al clima y han encontrado en los montes del río Negro y sus alrededores un hábitat ideal. Seguramente el acaudalado señor Anchorena no imaginó en los comienzos del siglo xx que su descabellada ocurrencia convertiría al Uruguay en un país con caza mayor.

Violento combate

Ajustados todos los preparativos, los perros se metieron pajonal adentro y al poco rato los ladridos nos indicaron que habían ubicado a los *chanchos*. Un disparo nos puso sobre aviso de que habían herido a uno; tres o cuatro balazos más nos daban la seguridad de la caza.

—Son Tito y Andresito —afirmó el viejo.

Pero momentos más tarde los únicos sonidos que se percibían eran unos gruñidos. Cheloni conjeturó:

—Se les empacó un chancho.

La explicación es clara. Atrincherado en el pajonal, monte adentro, afirmando sus patas y cuartos traseros, las cerdas erizadas como alambres, todo embarrado, oliendo a miedo y mugre y con la furia que le da la situación en que se encuentra, el jabalí se dispone a luchar por su vida. Los colmillos sobresalen como cuchillos, con los que pretende imponer el respeto de sus rivales, dispuesto a vender cara su existencia.

Varios perros lo han rodeado. Una perra flaca salta delante de él y se abalanza hacia el hocico y los colmillos. El chancho le tira viajes que son como puñaladas, pero la perra los esquiva y entre ambos se configura una danza de la muerte. Los otros perros lo azuzan, pero el jabalí no cambia su posi-

ción. La perra sigue atacándolo de frente, esquiva una y otra vez, casi por milagro, los colmillos del chancho apoyados en sus más de 120 kilos de fuerza, pero en uno de esos ataques resulta gravemente herida. El jabalí mueve sus patas traseras y de esa manera pierde su apoyo. Los otros perros lo agarran de las orejas, de los cuartos, y aquello se convierte en una batahola descomunal y un desparramo de barro hacia los cuatro costados.

Iturrioz, el capataz de la estancia, deja el caballo a pocos metros, se acerca a pie y le dispara un balazo en la nuca. Ese *la quedó*, pero con el bochinche armado, otro jabalí escapa, se encuentra con el caballo y en su desesperación le abre la barriga con sus colmillos. La excitación era tremenda. A esa altura, en nuestras mentes solo existía lo relativo a la *batalla del pajonal.*

Lo tragicómico de la jornada

Estábamos apostados esperando que saliera alguno del pajonal, cuando a don Andrés se le dio por orinar y empezó justo en el momento en que aparecía todo ensangrentado el chancho que había herido al caballo. Don Andrés lo vio y se puso a correr mientras el chorro de orina salpicaba para todos lados. Al ver correr al viejo "sin guardar" no pudimos evitar desternillarnos de risa, mientras él nos gritaba:

—¡Tírenle, la puta que los parió! ¡Tiren! ¿Qué hacen? ¡No lo dejen escapar, carajo!

Se repuso Cheloni, que era un gran tirador, y le dio dos balazos con el 44. Igual nos seguimos riendo, hasta que don Andrés nos encaró muy serio:

—¿Y ustedes de qué se ríen? ¡Casi se les escapa el chancho! —y nos largó otra puteada. Recién en ese momento se

dio cuenta de su exhibición y, riéndose también, guardó presuroso la *herramienta.*

El ladrido de los perros nos anunciaba que estaban peleando con otro jabalí. Corrimos. Las ramas y las espinas rompían la ropa y desgarraban la piel, pero teníamos que llegar para ayudar a los perros. Parecía que el corazón se nos iba a salir por la boca. Yo perdí hasta la escopeta.

Cuando llegamos al lugar, un perro, algo apartado, mostraba los estertores de la muerte, mientras los otros, llenos de sangre y barro, estaban prendidos del jabalí, un animal grande que los arrastraba a todos mientras trataba de alcanzarlos con sus colmillos. Otro perro, con un tajo en el costillar, se le prendió de los testículos y uno de los peones, literalmente, se montó sobre el jabalí y le partió el corazón de una puñalada.

Todo había sucedido en muy poco tiempo, pero el dramatismo vivido era enorme. Pasada la euforia, cansados, embarrados, ensangrentados, los perros con sus colas denotaban su felicidad y alguno gruñía a los jabalíes, como en señal solidaria por sus compañeros muertos. ¡Qué animales nobles son los perros!

El saldo de la cacería era de cinco jabalíes muertos, tres perros heridos y uno muerto, más el caballo, cuya herida no era tan grave como se pensó al principio pero no dejaba de preocupar. Aunque de la estancia cercana trajeron lo esencial para curar a los animales, la perra moriría al atardecer.

El violento combate cuerpo a cuerpo había puesto nuestros nervios de punta y, en la distensión que se produce después de semejante entrevero, cada cual hacía sus reflexiones, sin olvidar el tema extra que nos había proporcionado el viejo Peletti. Fue un día vivido al máximo, al mango. Regresábamos eufóricos y a la vez con tristeza por los perros muertos

Cacería en el río Negro, caza mayor en el Uruguay.

El paso de las Balsas

Por años ya sin memoria, las balsas fueron para Mercedes, tal vez —o con seguridad—, lo más característico de la zona. Resulta imposible mencionar el paso de las Balsas sin hablar de la familia Guastavino. Hubo balsas de otros propietarios, así como autobalsas de Hidrografía, pero no solamente las más antiguas sino también la última, que cruzó el río hasta que se habilitó el puente, pertenecieron a esa familia.

Los datos sobre las balsas se remontan a 1815. El sacerdote Dámaso Antonio Larrañaga, en su *Diario del viaje de Montevideo a Paysandú*, cuenta que cruzó el río Negro en una diligencia transportada por una embarcación, y que en el medio del río se encontró con otra embarcación en la que venía el general Rivera.

Es muy difícil establecer cómo eran las balsas por entonces. Algunas informaciones señalan que las primeras eran de cuero y madera y marchaban *a botador* y/o a remo. Todo indica que, desde que Mercedes estuvo ahí, el paso de las Balsas funcionó en el mismo sitio, frente a la actual calle Artigas.

En 1815 trabajaban en el lugar por lo menos dos balsas, que podrían haber sido de madera, de cuero o simples chalanas grandes. El transcurso de los años intensificó el tránsito y las balsas experimentaron una evolución. Es sintomático que en 1869 se decretara una ley por la cual las balsas, chatas y botes debían pagar 100, 50 y 12 pesos anuales respectivamente. Los pasos más transitados en el país eran el Santa Lucía, frente a la villa del mismo nombre, el de los Toros y el de Mercedes. Al

construirse los puentes en el paso de los Toros y Santa Lucía, el paso de Mercedes quedó como el más importante del Uruguay.

Primeros barcos y lanchas a motor

En 1907 llegaron a Mercedes los primeros barcos a vapor, como *El Progreso*, *El Orden* y el *Libertad*, y algunos años después las primeras lanchas, tal vez las Talar, con motor pentamarino.

La familia Guastavino ya cruzaba el río antes de 1900, pero alrededor de 1930 comenzó a remolcar balsas mediante lanchas equipadas con motores de automóviles Buik de seis cilindros, para después ir adaptando los motores Dodge de cuatro cilindros a magneto.

Los años avanzaban y con ellos también el progreso. Buenas cosechas de trigo y el auge de Fray Bentos con el frigorífico Anglo hacían que las tres balsas funcionaran desde la mañana hasta la noche prácticamente sin parar. Sus propietarios compraban cuanto motor Dodge aparecía para tenerlos de recambio. En oportunidades se formaban largas colas de autos, camiones y ómnibus que esperaban su turno para cruzar.

Había dos espectáculos aparte. Uno sucedía cuando había partidos de fútbol entre las selecciones de Soriano y Río Negro por los campeonatos del Litoral. Viniendo de Fray Bentos, los conductores dejaban por lo general sus vehículos del otro lado del actual Los Arrayanes, por lo que las balsas cruzaban repletas de gente. Las embarcaciones estaban sujetas a un estricto control porque el exceso de pasajeros podía resultar peligroso, y a todo eso había que agregar "el recibimiento" en la Rambla mercedaria. Otro tanto ocurría al viajar hacia

Fray Bentos, cuando los conductores cruzaban los coches el día anterior.

Claro está: todo dependía del resultado del partido. Esos enfrentamientos son históricos, pero en aquellos años la rivalidad era mucho mayor que la actual —al parecer, de tanto pelearse las dos hinchadas se hicieron amigas—. Las anécdotas se pueden contar por miles. En esos días las dos comisarías tenían muy abundante trabajo y el ingenio popular funcionaba a todo trapo.

Las crecientes

El otro espectáculo, durante las crecientes del río Negro, lo daban quienes timoneaban las lanchas y los balseros, hombres de una gran responsabilidad, sumamente eficaces y de un especial conocimiento del río, además de guapos sin vuelta de hoja.

Crecido y con el agua llegando casi a la calle Detomasi por Artigas, el río corre con fuerza descomunal arrastrando troncos y otros desechos, y a veces llega hasta la cumbrera de algún rancho. En esas circunstancias las balsas a veces eran remolcadas por dos lanchas. Saliendo del paso, en el departamento de Río Negro, se largaban sobre la costa y recién a la altura del Club Remeros de Mercedes se dejaban caer para el cruce del río, porque había que calcular los golpes que trae la corriente.

El río nunca corre parejo, pero eso se nota en especial cuando está crecido y a intervalos golpea con más fuerza. Todo eso había que calcularlo con mucha precisión para poder llegar justo antes del muelle 33, por ese entonces de madera, y entrar en la Rambla, donde se formaban diferentes corrientes y cualquier cosa que flotara, ya fuera un papel o una rama, po-

día servir de guía para la marcha. A esa altura era cuando los *botadores* cumplían su fundamental misión. Consistían en largos y resistentes varejones que formaban parte de las balsas y en los últimos años eran de eucalipto.

La destreza de aquellos hombres realmente entusiasmaba en los días de creciente. Nos metíamos en el agua o recorríamos la Rambla en botes para contemplar mejor el cruce de las balsas cargadas de autos, camiones y ómnibus, mientras el río seguía corriendo su milenaria carrera con la furia que le daba la creciente. Los motores, perfectamente ajustados, no presentaban ninguna falla, que en tales condiciones habría sido trágica. La población de Mercedes concurría masivamente a la Rambla para contemplar el río crecido, sacar sus conclusiones sobre la altura de las aguas y cuánto subirían, a la vez que atendía con especial cuidado las maniobras de los balseros.

Un puente reclamado

Los lancheros y balseros, bronceados por el aire y el sol, con sus ojos cansados por el reflejo del agua pero avizores y alertas al golpe de la corriente, iban y venían cruzando el viejo río que a todos había acunado. La mayoría de esos trabajadores *había nacido en el agua.*

Más tarde aparecieron los autobalsas de Hidrografía y sus atracaderos, cuyos restos todavía se observan sobre la calle Gomenzoro y del otro lado del río. Hicieron también su aporte, pero no eran tan ágiles como las balsas. Las viejas lanchas Talar terminaron funcionando en el cruce de ganados casi donde está el puente, después de la cañada del Palo Alto.

Por la década de 1870 se comenzó hablar del puente sobre el río Negro frente a Mercedes, cosa que se intensificaba

cuando sucedía alguna desgracia. Pero los años pasaban y las balsas seguían. En marzo de 1943, cuando asumió la Presidencia de la República el doctor Juan José de Amézaga (era ministro de Obras Públicas don Tomás Berreta, quien años después también sería presidente), se colocó la piedra fundamental, acto que tuvo lugar por la calle Lavalleja y el río. Sin embargo, el sitio no estaba definido; probablemente la medida buscaba contener el clamor popular originado en trágicos acontecimientos ocurridos meses atrás. Años después se colocó otra piedra, esta vez en el sitio definitivo, pero la obra se dilató. Y mientras las enormes vigas iban cubriendo muy lentamente la distancia entre pilar y pilar, las balsas seguían cruzando.

Más tarde, aunque el puente había logrado cruzar el río, faltaban los terraplenes, sobre todo los del lado de Río Negro. Esto motivó que se construyera un acceso de madera que fue bautizado como *la montaña rusa*, pues resultaba muy peligroso. Contra la finalización de la obra también conspiraba el hecho de que, en el departamento de Río Negro, la parte baja de la carretera se tapaba con cualquier creciente, y por entonces hubo varias que se prolongaron por meses.

Parecía que el propio río se resistía a que las balsas dejaran de trabajar, pero un día el puente se terminó. Con las balsas se perdía una imagen que siempre formará parte de las memorias de Mercedes.

La gran tragedia

Una de las balsas fue comprada por las Intendencias Municipales de Treinta y Tres y Rocha y todavía presta servicios en el río Cebollatí, en el puerto de La Charqueada; otra, al parecer, fue llevada al cruce del arroyo Salsipuedes, donde hoy

funciona un autobalsa, mientras una de similares características está trabajando en el paso de San Gregorio de Polanco. La otra balsa fue desguazada.

En cuanto a las lanchas, creo haber encontrado una en Nueva Palmira y otra en Paysandú. Se hace difícil seguir el rastro de las embarcaciones, pero no es nada raro que todavía naveguen por algún lugar del país.

En toda la extensión del río Negro hubo innumerables accidentes, que, como es lógico, se concentraron entre Mercedes y el Yaguarí, por tratarse de una zona de mayor tráfico de embarcaciones y población. Sin embargo, el accidente más dramático ocurrió el jueves 11 de junio de 1942, cuando el ómnibus número 118 de la empresa ONDA cayó al agua desde una balsa en el medio del río y diez personas perecieron ahogadas.

Decidí registrar estas *Memorias...* con la intención de que los hechos acaecidos no se perdieran en el laberinto de los años, con sus consiguientes olvidos y transformaciones. De algunos sucesos he sido testigo; otros, lógicamente, pueden haber llegado ya deformados a mis oídos, aunque siempre he tratado de acercarme todo lo posible a la realidad. Pero me resulta imposible referir el accidente sin mencionar, contra su expreso deseo, a mi gran amigo Manuel Guastavino. Su relato, pausado y firme a pesar de los años, no deja otra alternativa que expresarle un profundo agradecimiento.

El 11 de junio de 1942 fue una tarde muy fría, con un ligero pampero que formaba una marejada no muy fuerte pero picadita. Serían algo más de las tres de la tarde. En la orilla de Mercedes una balsa de Guastavino salía con su lancha y el Dodge 4 pistoneando parejo. En la otra orilla, el coche 118 de ONDA, procedente de Paysandú, retrasado y con el motor que

venía fallando, subió a la balsa de otra empresa y comenzó la travesía.

En el paso de las Balsas, frente a Mercedes, el río Negro tiene unas diez cuadras de ancho. Mientras cruzaban, el chofer del ómnibus, preocupado por la falla, levantó el capó y comenzó a revisar el motor; le sacó una bujía, la limpió... El ómnibus había quedado engranado en marcha atrás. La travesía continuaba. Pocos pasajeros habían descendido, porque el frío era intenso y el viento calaba fuerte.

Las dos balsas se cruzaron con sus respectivas cargas. El coche de ONDA tenía uno de aquellos motores REO con manija en el motor, y el chofer intentó probar la marcha. Mover el pesado vehículo con la manija era casi imposible, sobre todo si estaba engranado en marcha atrás, pero la trágica fatalidad ocurrió: el hombre tocó la manija, el motor arrancó y el ómnibus se fue al agua. El asombro de ese instante fue indescriptible para los que quedaron en la balsa.

Todo Mercedes en la Rambla

El fuerte sacudón de la balsa y los gritos desesperados hicieron que Manuel Guastavino, que venía en sentido contrario, soltara en una fracción de segundo su balsa y enfilara con la lancha hacia el lugar del accidente. Tenía 18 años de edad, pero no titubeó un instante: hizo precisamente lo que había que hacer. El ómnibus no se hundió enseguida, pero el peso del motor lo fue poniendo en posición vertical mientras el aire se almacenaba en el fondo, hasta que terminó por desaparecer con nueve pasajeros en el interior. Manuel logró rescatar a tres personas que luchaban desesperadamente por mantenerse a flote, aunque desde una lancha relativamente alta no es fácil le-

vantar cuerpos semisumergidos, en especial si están vestidos con ropa de invierno. Los tres se salvaron.

Por aquellos años yo asistía a la escuela número 1, de las calles Colón y Sánchez. Era la hora del recreo y había ido hasta la panadería de Colón y Rodó a comprar bizcochos. La noticia corrió por Mercedes como un reguero de pólvora y en pocos minutos todo el mundo iba hacia la Rambla. A mí también me arrastró la vorágine y corrí hacia el paso sin acordarme de los bizcochos, los compañeros, la maestra ni la escuela. Llegué a la Rambla cuando las lanchas ya habían recuperado las balsas a la deriva y se aproximaban al paso.

Un gentío bajaba de todas partes, mientras el río se poblaba de embarcaciones que por esos años eran muy numerosas en la ciudad. La empresa ONDA fletó desde Montevideo un ómnibus, que llegaría de noche, con un buzo y el correspondiente equipo para el rescate del coche siniestrado. Los trabajadores de UTE tendían líneas provisorias desde la antigua sala de máquinas, donde hoy se levanta la moderna oficina sobre la calle Ituzaingó, y colocaban potentes reflectores en los árboles, en columnas y en cuanto lugar podían. Se venía una noche tensa, fría, con el ómnibus y su penosa carga en el fondo del río.

La Lala, vieja embarcación de carga que hasta no hace mucho yacía semihundida en el puerto de Mercedes, localizó el ómnibus en el lecho. Se trabajó toda la noche, con la Rambla y el río iluminados como si fuera de día, y por la mañana todo Mercedes estaba allí. ¿Quién organizó semejante operativo? Seguramente nadie y todos a la vez. El pueblo mercedario y la gente del río Negro, tocados íntimamente en su sensibilidad y solidaridad, habían hecho suya la tragedia y luchaban para sacar el ómnibus a la costa.

Todos compartían el desgarrador dolor de un hombre que poco antes del accidente había descendido del ómnibus y, parado en la balsa junto a una ventanilla, conversaba con su hija y su yerno, recién casados, que se habían quedado dentro. Guardaba en sus ojos el horror de haber visto pasar el coche marcha atrás y hundirse con sus hijos en el río. El hombre dio vueltas y vueltas toda la noche por el muelle 33; el pueblo lloraba con él y trataba de consolar lo inconsolable.

Un nudo en la garganta

El coche al parecer se había tumbado. El buzo y *La Lala* consiguieron enderezarlo y por la mañana el barco y las lanchas lo remolcaban lentamente hacia la costa, arrastrándolo por el fondo del río. A medida que llegaban a la costa, las embarcaciones cedieron el trabajo a varios camiones apostados en la Rambla. La propia gente tiraba de distintos cabos, traídos vaya a saber de dónde, todos juntos enfilando hacia la Plaza de Deportes. Lentamente comenzó a aparecer el techo del ómnibus y *La Lala* emitió unos pitazos que parecían quejidos de dolor. Después aparecieron las ventanillas y más tarde, dentro del coche, los nueve cuerpos abrazados en un dramático cuadro.

A todo Mercedes se le hizo un nudo en la garganta. La gente lloraba, no pudo nunca haber pasado una cosa más triste. Otro cuerpo fue encontrado días después junto a la isla Redonda. Seguramente nadie dio la orden, pero los comercios y los cines cerraron en señal de duelo.

Los cuerpos fueron trasladados a la comisaría 1ª y en el patio que da a la calle Sarandí, por su portón, se los distinguía tapados en el suelo a la espera de los familiares que fueron llegando desde sus lugares de origen. No es necesario conti-

nuar con más detalles. El 11 y el 12 de junio de 1942 ya entraban a la historia del río Negro y de Mercedes.

Hubo un par de accidentes más. Uno ocurrió en una balsa, cuando un ómnibus se quedó sin frenos y siguió de largo. Por la puerta que aquellos ómnibus tenían en su parte trasera salieron varias personas, pero tres se ahogaron; venían adelante y seguramente no tuvieron tiempo de reaccionar. El otro, en el autobalsa, estuvo protagonizado por un conocido matrimonio de comerciantes de Paysandú. Al subir el coche a la embarcación, el conductor del automóvil sufrió un infarto, cruzó la planchada y cayó al agua; ambos murieron.

La construcción del puente era una necesidad y estos hechos agudizaron los reclamos. De todos modos, habría que esperar casi veinte años más para que la obra se concretara.

Carnavales en la Rambla

Resulta imposible imaginar la ciudad de Mercedes sin su espectacular Rambla sobre el río Negro. Desde las edificaciones sobre la vereda sur hasta la baranda sobre el río, tiene una anchura que ni siquiera la Rambla de Montevideo alcanza. En todo el país no hay otra igual, con más de veinte cuadras de largo sobre la costa del río, más las prolongaciones que llegan al puente y al arroyo Dacá.

La Rambla, que se recuesta cariñosa al río Negro, fue ideada por el entonces intendente municipal de Soriano, ingeniero Manuel Milans, que ocupó ese cargo entre 1909 y 1914. Se iniciaba así un largo proceso de proyectos, expropiaciones, demoliciones y trabajos para concretar la obra.

Hasta entonces, toda la costa era un rancherío metido entre esteros, pajonales y bañados. Sobre la acera sur todavía existen algunas antiquísimas construcciones que datan de aquellos tiempos y deberían conservarse como testigos de la historia de la ciudad.

Un enorme cañadón venía de las actuales calles Oribe y Varela, la llamada zanja Padilla, que desaguaba en el río, donde hoy se levanta la piscina del Club Remeros. Fue en esa boca donde terminó sus días el buque *Cabo Blanco*, con parte de cuyas maderas se construyó el rosedal de la Plaza de Deportes. No es fácil encontrar testimonios vivientes de esa época; los que no hayan sido destruidos por "inservibles" estarán arrumbados en algún viejo baúl. Esa clase de recuerdos que seguramente se guardan en muchas casas mercedarias hoy cobrarían un valor inestimable como testimonios del pasado.

Hay elementos inseparables de la Rambla, como la pasarela que la une con la isla del Puerto, y el propio puerto de Mercedes. Por esos años los lugares más accesibles al río estaban en la jabonería Koster, donde hoy se ubica el Club Remeros, frente a la actual calle Ituzaingó. Allí todavía se conserva, en parte, la toma de agua para la antigua sala de máquinas de la UTE. Otro lugar era el viejo paso de las Balsas —que ya funcionaba por el año 1815, según Larrañaga— y, por supuesto, el puerto y la isla del Puerto, cuyas características se modificaron con el paso de los años.

Si tomamos como referencia la construcción de otros muelles de madera —los de villa Soriano, Nueva Palmira, Fray Bentos, Salto y Paysandú, cuyos comienzos fueron anteriores a 1930—, es muy probable que en esos años la Rambla estuviera en plena construcción y con ella el viejo muelle de madera de los Treinta y Tres, junto al paso de las Balsas. La construcción de todos esos muelles es idéntica, lo que permite suponer casi con seguridad que la pasarela de madera hacia la isla, que también seguía ese modelo, haya sido inaugurada por 1935-36.

La isla del Puerto

La primera parte de la Rambla fue construida entre el paso de las Balsas y el comienzo del puerto. En cuanto al auge de la isla del Puerto, debe de haber empezado antes de los años cuarenta. Uno de los elementos más destacados de la isla del Puerto fue el Poncho Verde, ubicado a la izquierda de la entrada de la pasarela: una peña de intelectuales, de bohemia, en la que paraban Domingo Bordoli y su hermano Perico.

En los tiempos de la pasarela, la isla del Puerto solo se utilizaba hasta la mitad, es decir, hasta donde hoy está el para-

dor municipal, que por otra parte fue de lo primero que se construyó. Más adelante ya era una odisea llegar: no existían caminos y las uñas de gato eran celosas guardianas. Con los años se construyó el edificio llamado Belvedere, durante la intendencia de don Rogelio Sosa, y dio comienzo la limpieza del resto de la isla. De más está decir que el tránsito se limitaba a los peatones y no se permitía ni siquiera la entrada de bicicletas.

En 1950 se produjo en el río Negro una importante creciente que cubrió toda la Rambla. Esa vez el agua dio vuelta gran parte de la pasarela de madera que daba sobre la isla y los restos quedaron semihundidos al costado durante mucho tiempo. No había acceso a la isla y a fines de ese año se procedió a la construcción de la actual pasarela de hormigón. Fue una etapa de intensas discusiones sobre si debía permitirse el acceso de automóviles, lo que a su vez implicaría construir la correspondiente caminería interna. La paz y tranquilidad de la isla ya no serían las mismas y el paso de los automóviles le quitaría gracia e intimidad al paseo, eran los argumentos que se esgrimían en contra.

Finalmente la obra fue realizada y los automóviles entraron, pero con ellos también entraron los camiones, ya fuera para aprovisionar el parador municipal, para arreglar los caminos y hasta para colocar las columnas de iluminación. La verdad era que el toque elegante que daba la pasarela de madera se contraponía con esa nada vistosa mole de cemento que para colmo se *quebró* donde siempre había habido un canal para que cruzaran por debajo las pequeñas embarcaciones.

Aquella pasarela de madera tenía en su centro una especie de descanso con cómodos bancos que hacían las delicias de las parejas de novios. Lo cierto es que en esos tiempos la isla del Puerto estaba en su esplendor: era más grande, más

arbolada y hasta más larga —evidentemente, la erosión está dejando sus huellas—. La pasarela actual data de finales de los años cincuenta y está apoyada sobre las mismas piedras de la antigua de madera. Lo malo es que el tradicional paseo mercedario tiende a desaparecer, y es necesario tomar alguna medida antes de que sea demasiado tarde. Hoy el problema que se discute es si debe habilitarse la isla o si es necesario construir una nueva pasarela.

Iluminaciones para el Carnaval

Estas iluminaciones, que se pueden identificar a partir de 1937-38, aunque probablemente las hubiera desde antes, siempre llamaron la atención por su espectacularidad. Por esos tiempos, unos antiquísimos y raros ómnibus, que vaya a saber de dónde habían salido, recorrían la ciudad. Su propietario, don Agripino Rodríguez, inició de esa manera el transporte colectivo en Mercedes, pero no fue el primero en el interior, pues en las ciudades de Salto y Paysandú llegaron a funcionar tranvías eléctricos similares a los de Montevideo.

Los ómnibus de don Agripino tenían durante Carnaval un trabajo enorme; salían del rosedal de la Plaza de Deportes, iban y venían repletos de gente. Los trabajadores de UTE realizaban las instalaciones especiales: tendían líneas que salían de la vieja sala de máquinas ubicada sobre la calle Ituzaingó, donde hoy está la Oficina Comercial del ente energético.

Los adornos de madera se armaban en el Corralón Municipal. De Montevideo llegaban cajones de portalámparas de porcelana y cajas y más cajas de lamparillas de todos los colores. La instalación se realizaba con cable desnudo y, una vez conectados todos los portalámparas y colgados los grandes

artefactos, se les daba corriente y se colocaban las lamparillas una a una, guiándose por los colores que las armazones traían pintados. De esa manera se eliminaban las lámparas quemadas.

Siempre se esperaba a último momento y, por lo tanto, las últimas lamparillas se colocaban cuando el corso ya estaba empezando.

Corsos y romances

Había puestos de bebidas, chorizos, serpentinas y papelitos —que por lo general distribuía el Lucho Mirandetti— En ciertos años hubo unos juegos de pomos que cobraron gran furor: eran verdaderas batallas en las que se entrelazaban todos. Para protegerse la vista había que comprar unas especies de anteojos, porque los pomos estaban cargados con agua perfumada. Pero el tiempo fue pasando y algunos avivados encontraron la forma de cargarlos primero con agua y después con cualquier otra cosa, y no quedó otro camino que prohibirlos.

Los papelitos y las serpentinas eran los elementos más inocentes, más románticos, y era tanta la cantidad que se enredaban en los pies. A la mañana siguiente, los trabajadores municipales cargaban camiones de ellos.

La iluminación comenzaba en el muelle 33 y se extendía hasta la pasarela, al centro de la Rambla. Sobre la vereda se colocaban palcos con sillas que se alquilaban. Los coches circulaban junto a la vereda y tenían que dar la vuelta por lo que es hoy la avenida Asencio. Eran más de seis cuadras de Rambla en toda su anchura repleta de personas.

La gente en los hechos daba vueltas en cuatro filas que se cruzaban. Lo menos que duraba el corso era cerca de cuatro horas; por lo tanto, se pueden calcular los kilómetros que se

hacían por noche, y todo por una sonrisa, por el intercambio de serpentinas primero, y después el papelito que permitía un acercamiento más íntimo, una caída de ojos, el clásico *arrime*, el rechazo o la feliz aceptación. Parecía que no había apuro, que era mejor y más lindo cuanto más se demorara.

A todo había que agregarle que frente a la calle Colón, entre la Plaza de Deportes y la plazoleta donde en verano se daba cine al aire libre, se realizaban una vez terminado el corso (pasadas largas las 12 de la noche) grandes bailes populares donde el tango era dueño y señor del ambiente y las parejas de bailarines hacían filigranas en el asfalto. Sí, se bailaba en el asfalto de la Rambla.

A la altura donde hoy se levanta un moderno parador, la firma Ramos y Franchetz tenía la confitería en la Plaza Independencia (calle Montevideo, hoy Giménez), y debajo de un enorme carolino, que existió hasta hace poco, tenía un kiosco de madera muy concurrido.

De esos Carnavales en la Rambla salieron numerosos amores de un día y otros eternos. Muchos iban a escuchar el susurro de las aguas del río, cruzando la vieja pasarela de madera, y la isla del Puerto era el remanso que los cobijaba.

A bailar la muchachada

A los bailes populares solo iban los bailarines famosos; difícilmente la muchachada encontrara entrada. La verdad es que eran bailes muy serios y todos iban a buscar el premio, de ahí que la juventud subiera por Colón e hiciera la parada obligada en el Bar del Vasco, en Colón y Paysandú. Los dueños —Echevarren primero y Eduardo Díaz Zunari con Argasto Herráez de socio más tarde— ofrecían suculentas comidas y

frescas cervezas y el lugar estaba siempre lleno. Otros iban al Bar Bristol, de los Caresani y Mesita (y últimamente con el Coco Echenique), y otros a la Confitería Central de los hermanos Cefferino, en Artigas y Roosevelt, donde también había bailes de disfraces.

A la salida de la Rambla, donde hoy se levanta el chalé de Bezzosi, estuvo el viejísimo edificio de dos plantas que fue hotel, sede de la Intendencia, bar y pizzería, con grandes bailes. En la esquina de enfrente, el Club Bristol también llegó a realizar bailes populares.

La Confitería Garramón llegó a tener tal auge, que disponía de cinco pistas de baile. Fuera de Carnaval organizaba las clásicas *vermut* bailables todos los sábados y domingos, con orquestas en vivo. Generalmente tocaba la orquesta de Gómez Bidegain, que tenía en el bandoneón a Cacho Gadea. Enfrente, la competencia la realizaba el Brisas del Hum, con los bailes amenizados por Manuelito Giogia, en los que cantaba Antonio Mesa y también lo había hecho, antes de ir a Buenos Aires, *el Varón del Tango*, Julio Sosa.

Desfile de embarcaciones

Por los años cuarenta, en el río Negro frente a Mercedes había gran cantidad de embarcaciones de todo tipo, y a alguien se le ocurrió la idea de organizar un corso de embarcaciones, todas engalanadas. El espectáculo se celebró en horas de la tarde con singular éxito: el público llenó la Rambla. Ya vimos como en San Gregorio de Polanco también se realizaban estos festejos, llevando inclusive orquestas a bordo.

Los Carnavales de Mercedes, con sus grandes iluminaciones, hacían que el río Negro se detuviera para mirar la Ram-

bla, pues es difícil encontrar un paseo más completo y hermoso. En realidad, fueron las *efímeras* las que les dieron el golpe de gracia.

Estos insectos voladores tienen una larvaria acuática muy bien desarrollada, llamada *ninfa*, que puede permanecer en el agua desde unos meses hasta tres años; luego se convierte en un insecto volador que aparece alrededor de los lagos, arroyos y ríos. Se estima que pueden existir hasta dos mil especies que miden entre uno y tres centímetros de longitud, tienen alas transparentes y rectas, *anteojos* y ojos saltones muy sensibles a la luz. Mientras permanecen en el agua, se alimentan de plantas microscópicas y sirven, a su vez, de alimento a los peces (los cebos artificiales para la pesca las imitan desde mucho tiempo atrás). Al cabo de diez o veinte mudas, salen de sus pieles, emergen y vuelan. Ya adultas no pueden alimentarse, forman grandes enjambres y viven muy pocas horas. Atraídas por la luz, se acumulan en los lugares más iluminados. Durante los Carnavales de la Rambla mercedaria, a las primeras horas de la mañana se retiraban camiones cargados de millones de esos insectos.

Pero no solo las efímeras terminaron con los Carnavales de la Rambla; también los intereses comerciales del centro de la ciudad incidieron. La terminal de ómnibus en la Plaza Artigas, donde estaba el viejo cuartel, también cambió el Centro.

Hoy la Rambla de Mercedes sobre el río Negro se prolonga hacia el este, llegando al puente, y hacia el oeste, donde el Parque Guernika le da su continuación. Son más de veinte cuadras sobre la costa del río Negro. También está el puente, faltan las balsas, el muelle 33 ha cambiado, la pasarela de madera desapareció y el puerto espera la vida de pasados años. Pero el río y Mercedes siguen orgullosos de su paseo preferido.

Los viajes desde los puentes

Por los años cincuenta, era costumbre bastante generalizada recorrer el río Negro en toda su extensión, y de esa manera se organizaban diferentes excursiones, tanto a villa Soriano y al río Uruguay y a Tres Bocas, en la desembocadura del arroyo Cololó, como viajes a los puentes de la ruta 3. Actualmente, por obra de los lagos artificiales de Palmar y Baygorria, se puede decir que, hasta Paso de los Toros y el lago del Rincón del Bonete, todo ha desaparecido bajo las aguas.

Los antiguos puentes de la ruta 3, que cruzaban el arroyo Grande y el río Negro, fueron sustituidos por puentes más altos. Los anteriores todavía asoman a la superficie cuando el lago cuenta con poca agua, dejando ver las barandas y, en pocas ocasiones, la calzada. Fue una imprevisión no haberlos destrozado para de esa manera hacer posible la navegación hasta Baygorria.

Entre los muchos pioneros de estos viajes en canoa por el río se destaca el recuerdo de don Jaime Pica, padre de toda una estirpe de carpinteros de ribera, y el de José Pica, padre del Chengo. ¿Qué hacían esos hombres que navegaban sin motor, a remo ida y vuelta? Pues cazaban carpinchos —por dar cifras, a veces hasta cuarenta piezas—, a los que les sacaban la grasa que luego vendían en la antigua jabonería Koster, donde hoy se levanta el aristocrático Club Remeros de Mercedes. Todas las clases sociales de Mercedes y sus alrededores emplearon para todo uso, por lo menos hasta los años cuarenta, jabón fabricado con grasa de carpincho. Además, los cazado-

res traían cueros de lobo y de nutria, plumas de avestruz, bolleros y cuanto animal vendible apareciera. La verdad es que, mirado a la distancia, el negocio no era malo.

Los *safaris* criollos

Podemos situar en esos años el furor de los viajes a los puentes, de carácter deportivo en su mayoría. Las embarcaciones se llevaban sobre camiones hasta el puente sobre el arroyo Grande y se largaban cuesta abajo hacia Mercedes, a unos 160 kilómetros.

En esos viajes se utilizaban desgastadas y dobladas cartas náuticas del río Negro y anotaciones caseras que nos proporcionábamos mutuamente, con los secretos de la corriente y el registro de los lugares visitados, de los campamentos realizados y otras valiosas y empíricas peripecias. De esa manera, los viajes siguientes se comenzaron a guiar por esa *carta náutica* que comenzó a circular en el ambiente de la gente del río.

Aguas arriba de los puentes, en el kilómetro 205 de la desembocadura en el Uruguay y a unos 800 metros de la boca del arroyo Grande, afloraban las piedras del Salto de las Negras, como 2.000 metros más allá la desembocadura del río Yi. Luego, a unos 35 kilómetros, siempre remontando el río, estaba el Salto de los Negros, con un desnivel de 4 metros en unos 5 kilómetros; 25 kilómetros más arriba, el paso de Porrúa, y tras otros 35 kilómetros aproximadamente, el rincón de Baygorria, donde hoy se levanta la represa hidroeléctrica. Después de los arroyos Tres Árboles y Salsipuedes, aparecían los correntosos riachos de Bálsamo y de Correa, unos 15 kilómetros con un desnivel de 6 metros, y en el kilómetro 370, Paso de los Toros. Todo lo descrito se encuentra hoy bajo el agua de los embalses.

Para aclarar esto de los desniveles, digamos que entre Mercedes y villa Soriano, en una distancia de 45 kilómetros, el río tiene un desnivel de 2 metros. Si lo comparamos con el desnivel que había en Palmar —4 metros en 4 kilómetros— o en los riachos de Bálsamo y Correa —6 metros en 15 kilómetros—, que eran además lugares angostos y encajonados, podemos imaginar lo que ello significaba en la correntada.

El inolvidable viaje al que queremos referirnos fue allá por la década de 1950. Éramos jóvenes entonces y estábamos llenos de ilusiones. Cargamos en un camión las dos embarcaciones y los demás enseres para nuestra expedición por el río Negro. La integrábamos Raymundo Curti (*don Patrón*), Raúl Barrrera —que había sido golero del club Danubio mercedario—, el narrador de estas páginas y Leguisamo, nuestro infaltable perrito compañero. En un bote marchaba un tripulante con todas las vituallas y en el otro los otros dos, con el resto del espacio libre para cualquier eventualidad.

Pasado el puente sobre el arroyo Grande estaba el pueblo Andresito, hoy también debajo del agua, que luego mudaron un poco más adentro sobre la ruta 3, ya en el departamento de Flores.

Acampamos en el antiguo paso de la Barra —departamento de Río Negro— y de entrada nomás, en esa rinconada que formaba el río, cazamos dos carpinchos. Un peón de estancia que se acercó a nuestro fogón nos contó que en el lugar donde habíamos acampado habían ahorcado a dos personas años atrás, episodio que después corroboraría don Jaime Pica. El trajín del viaje no lo sentíamos; el espectáculo compensaba todos los esfuerzos realizados.

Siguiendo la corriente, a unos 10 kilómetros, estaban los cerros de Navarro, famosos por las piedras de afilar; las mejo-

res se sacaban del lecho del río. Continuamos navegando y acampamos en la boca del arroyo La Violina, donde calamos un espinel que nos llenó de bagres amarillos. No podíamos quejarnos: habíamos viajado en un marco incomparable de verde monte y cristalinas aguas, la comida sobraba y estábamos enteros. Después de recorrer los alrededores decidimos enfrentar los rápidos de Palmar, que comenzaban unos 15 kilómetros aguas abajo.

El desaparecido paso Palmar

En esos años y entre la gente que gustaba del río se comentaba mucho sobre el paso Palmar. Todos tenían ansiedad de conocerlo y los que ya habían estado alimentaban la idea de navegarlo por entre las piedras y la mata de sarandíes, que se encontraban donde hoy se levanta la represa hidroeléctrica de Palmar.

La meta era volver, aunque fuera por un rato, a los tiempos heroicos de aquellos antepasados que vivían del río y para el río, muchos de ellos con sus familias a cuestas. Algunos lo remontaban hasta más arriba de Paso de los Toros, en el kilómetro 160, que es, según parece, donde hoy se levanta la edificación de Palmar, en la parte que forma una península donde están los apartamentos y el Parador Municipal.

El entorno de ese paisaje ha cambiado mucho por la formación del lago artificial, lo que sumado a los cincuenta años transcurridos hace probable alguna confusión.

Al llegar al cerro el río daba una pronunciada curva hacia la derecha formando el rincón del Palmar, en el departamento de Río Negro. A partir de allí la correntada apuraba y fue así como nos encontramos con las matas de sarandíes que crecían

entre unas piedras que formaban rápidos en medio del río y fuimos arrastrados en forma tan vertiginosa que no nos dio tiempo a nada.

Cuando quisimos acordar entramos en una especie de remanso, calmado el río tras superar los escollos de piedra, y mirando al noroeste apareció la inconfundible y hermosa postal del cerro de la Palmita, con su palmera en la cúspide, hoy desaparecida.

Hay que tener en cuenta que donde hoy está represa de Palmar había un desnivel de cuatro metros en escasos cuatro kilómetros, por lo que, aunque hicimos varios intentos de subir el paso contra la corriente, no lo logramos.

Los saltos no se notaban, pero el cuesta abajo sí, y aun resaltaba mucho más mirándolo desde aguas abajo. Una cosa que nos quedó grabada es que cuando caíamos a los rápidos, entre las piedras y los sarandíes, parecía como si sacaran la embarcación desde abajo, dándonos la impresión de quedar suspendidos en el aire. Serían unas fracciones de segundo, pero eso era realmente lo que sentíamos.

Fueron momentos que quedaron registrados en nuestras memorias y bien sabemos que no se podrán repetir jamás, por más voluntad y ganas que se pongan. Ya nada de eso existe. Es discutible si el hombre tiene derecho, en aras de la tecnificación y del progreso, a destruir el patrimonio que la naturaleza nos ha brindado.

Continuamos unos diez kilómetros más hasta que, en boca del arroyo Grande de las Flores, decidimos establecer campamento. Hubo buena pesca, cazamos un avestruz y pavas del monte, que son deliciosas. De buen talante nos turnábamos en las diferentes tareas: la cocina, el acarreo de leña y el re-

corrido de los alrededores en ese incomparable marco que ofrece el río Negro.

Yapeyú, donde cruzó Artigas con el Éxodo

A poco de volver a navegar dejamos sobre la margen derecha el arroyo, y al final de una canchada de unos 5 kilómetros encontramos el arroyo Yapeyú y el paso del mismo nombre. Fue en ese lugar donde Artigas cruzó el río Negro cuando el Éxodo del pueblo Oriental, en 1811.

Confortados con ese recuerdo recorrimos el paso en varias direcciones. Era bajo y prácticamente se cruzaba caminando; se ahonda un poco sobre la costa de Soriano, pero es probable que conociéndole la vuelta o estando el río más bajo no ofreciera dificultades.

Cuando Artigas salió del Paso de la Arena, en las afueras de Montevideo, lo siguieron muchos paisanos, pero a medida que la marcha avanzaba, el contingente iba aumentando en forma considerable, compuesto no solo por soldados sino también por familias enteras, a caballo, en carretas y a pie.

Demuestra esto el enorme conocimiento que tenía nuestro General de la campaña, pues no solo eligió este paso para vadear el río Negro, sino que también cruzó el río Uruguay por el único lugar que ofrecía paso por entonces: el Salto Chico, casi frente a la actual ciudad de Salto. Según algunos historiadores, no menos de veinte mil personas lo acompañaron en esa grandiosa epopeya, para terminar instalándose en la provincia de Entre Ríos, en lo que actualmente es el ejido de la ciudad de Concordia, en las costas del arroyo El Ayuí.

El cerro Yapeyú forma un hermoso paisaje en la curva del río. Unos seis kilómetros más adelante se encuentran el

arroyo Perico Flaco y el cerro Darwin, que tiene una estela recordatoria en homenaje al científico inglés que recorrió el lugar durante su visita al Río de la Plata, en el año 1834.

En una cueva del cerro vivía don Luna, un veterano muy interesante, que a pesar de parecer un ermitaño era muy gentil y aceptó compartir la comida y la charla con nosotros. Se ocupaba, principalmente, del cuidado de algunas embarcaciones de gente de Sacachispas, hoy llamada villa Darwin.

Decidimos continuar y lo hicimos con la meta de llegar al paso Correntino, unos 20 kilómetros más hacia Mercedes. Por esos años estaba allí el almacén de Amador Álvarez, donde pudimos aprovisionarnos y establecer un buen campamento.

Hemos visto que el paso Correntino, antiguamente muy transitado, tenía dos balsas: una grande para vehículos y ganado y otra más chica para cruzar gente de a caballo o de a pie. Antes del almacén está el paso, y sobre el departamento de Soriano había un baño para el ganado, obligatorio para los que venían del norte, como medida para cortar la contaminación de la garrapata, muy común al norte del río.

Caminamos hasta el almacén, que tenía la puerta cerrada. No obstante, un enorme disco de acero con una especie de bombo colgado ostentaba un letrero que indicaba: "Toque la campana". El tañido del acero debe de haberse propagada río abajo para quedarse susurrando en las Barrancas Coloradas.

En un almacén de campaña

Abierta la puerta del almacén, se nos aparecieron una heladera a queroseno, un billar y toda la increíble cantidad de cosas imprescindibles de un boliche de campaña, en este caso para tres viajeros que venían con mucha sed. Al lado del alma-

cén se veía una vieja y abandonada pista de carreras que recordaba los tiempos de auge del paso Correntino. Como no podía ser de otra manera, comimos un buen asado y después de repasar lo sucedido pensamos en lo que faltaba del camino. A esa altura del viaje nuestras expectativas ya estaban, se puede decir, colmadas.

Después de la despedida a los dueños de casa continuamos la navegación hacia la isla del Retobao, el Salto Grande y el Salto Chico del río Negro. Hace muchos años que se trabajó en el derrocamiento de esos saltos para permitir el paso de embarcaciones hasta Paso de los Toros. Una de ellas, *El Torero*, hasta no hace mucho tiempo todavía podía distinguirse semihundida frente al Club Remeros de Mercedes.

Pasando la isla Tres Bocas llegamos a la desembocadura del arroyo Cololó, uno de los mejores campamentos de la zona y pesquero excepcional. Dentro de la estancia *Las Violetas* se situaba la laguna Misteriosa, que seguramente tenía subterránea conexión con el río, pues se notaban diferentes corrientes dentro de ella. Nos quedamos en ese lugar, donde Raúl Barrera pescó muy buenas piezas, entre ellas un hermoso surubí que fácilmente superaba los doce kilos. Vale la pena aclarar que pescábamos lo necesario para consumir; lo contrario sería depredar.

Decidimos apurar el viaje de Cololó a Mercedes para poder aprovechar lo que no hubiéramos consumido. El regreso fue más sencillo: llevábamos la experiencia de más de diez días de navegación y el último trecho nos era familiar porque ya lo habíamos cubierto con *La Gaviota*, mi vieja lancha, de la que luego les contaré.

Los boliches orilleros

Los comercios con despacho de bebidas, timba y *otras yerbas* abundan en Buenos Aires, en villa Soriano, en Asunción del Paraguay, en Bella Unión, en Rosario de Santa Fe y en cuanto lugar haya tránsito de embarcaciones. Por supuesto, también proliferan en otros sitios, pero son clásicos y "necesarios" en aquellos donde el cansancio de los viajes hace indispensable la charla con los amigos, viejos o nuevos, con amores de paso o de siempre.

El tema ha ejercido siempre una especial atracción, no cabe duda, y no es fruto de la imaginación de los incansables recorredores de "espineles de estaño":

> La ronca voz de un borracho
> le canta al alba su diana
> como en aquella mañana
> brumosa y triste que recaló.

Hace ya más de cincuenta años que lo decía el trasnochado poeta de las calles porteñas, Enrique Santos Discépolo, en sus pinturas populares:

> De chiquilín te miraba de afuera
> como esas cosas que nunca se alcanzan.
> Ya de muchacho me viste entre asombro,
> el cigarrillo, la fe en mis sueños
> y una esperanza de amor.

En la zona del bajo río Negro, más allá de los consabidos de Mercedes y villa Soriano, se recuerda el viejo almacén del paso Correntino, que hizo época. Estaba situado a unos 70 kilómetros aguas arriba de Mercedes. Los troperos sedientos pasaban allí el rato, mientras en los baños se higienizaban las tropas de animales que venían del norte. Había pencas cuadreras los domingos y también canchas de taba, y en alguna pieza de la casa, los naipes con sus partidas de gofo.

En esos años el paso era muy conocido. Tenía una balsa grande que corría de costa a costa por una maroma de acero y una balsa chica, individual, para gente de a caballo o de a pie. Por aquellos años y para los que navegaban no existían radios a transistores, por lo que el ingenio criollo solía recurrir a las antiguas radios de automóvil y a batería. Entonces, por lo general, las noticias eran escasas, lo que a su vez era una cosa buena. Se podía disfrutar plenamente de la naturaleza, del canto de los pájaros y la sinfonía del viento entre las ramas de los árboles, y de la aventura de sentirse dueño del mundo. Sé que muchos lectores entenderán a qué me refiero. Pero, claro, se extrañaba y era más necesario conversar e intercambiar noticias.

Boliches en la Rambla

Viniendo de arriba, el primer boliche de la Rambla de Mercedes estaba en la curva que da entrada a la fábrica Pamer. Tal vez algo de él todavía existe. Después estaban los boliches del Palo Alto y El Ayuí, unos de los lugares más hermosos de toda la costa del río Negro, que nació y creció como un club de pescadores, recalada obligatoria para todos aquellos que vinieran navegando.

Por la hoy entubada cañada del Palo Alto entraron remando innumerables pescadores que luego encaminaron sus pasos por la calle Detomasi arriba, la misma calle que había abierto don Eraclio Goró, como veremos. Algunos llegaban hasta lo de don José Mastrogiovanni o al viejo mostrador de estaño de Samuel López.

En la taberna Los Inmortales —hoy Club Esparta— por años estuvo Farruco Martínez, el mismo que había atendido desde chico Los Ultramarinos, en Paysandú y Artigas, la cantina del Club Artigas y más tarde Los Mismos Colores, aquel de "Hay que aguantarse que la cosa viene brava, / viene soplando el huracán del Palo Alto...".

En Paysandú y Gomenzoro existió el bar La Picada del Embarcadero, donde se condensaron miles de recuerdos y de anécdotas que van desde una academia de boxeo hasta un fakir, desde el palo enjabonado hasta las jugadas de monte, sin olvidar los duelos criollos entre la Boguita y Basilio Villareal, el mismo que trabajaba en las balsas de los hermanos Guastavino y tenía aquel dicho: "guarda el auto y la moto atrás". En el comercio estuvieron Mario Sáenz y don Enrique Fregossi, pero fue Pedrito Fregossi el que marcó rumbos con su ingenio y simpatía.

En la zona este

Calles adentro se ingresaba en el Bajo mercedario, con el Barquito a la cabeza y las *casas de tolerancia* en sus alrededores. El viejo Barquito estuvo ubicado sobre cada unas de las aceras y debe de haber tenido su auge allá por los años cincuenta, cuando se pasaba meses sin cerrar. En su mostrador se podía comprar o vender desde un perro hasta alguna mujer, y en sus piezas de juego se simulaba cualquier cosa.

También estaba el bar de Ayala, en las actuales Roosevelt y Lavalleja, y el viejísimo bar de don Juan Abreo, cuyo edificio todavía se conserva en la esquina de Sánchez y Lavalleja. En la de Sánchez y Tomás Gómez existió otro bar que hizo época, en el que se realizaban concursos de cantores, uno de cuales fue ganado por el recordado Antonio Mesa. Roosevelt abajo y por la calle Suárez estaba La Colmena, otra recordada *casa de tolerancia.*

Y no debemos olvidar que en la esquina de Paysandú y Herrero y Espinosa, sobre la esquina sur, se realizaron corridas de toros, y estaba allí la sede del Club Esparta, que organizó grandes espectáculos de boxeo. En una ocasión memorable concurrieron Dogomar Martínez y Feliciano Omar Da Luz.

En la esquina de Detomasi y Gomenzoro funcionó un concurrido bar de gente de río y una cuadra más abajo, el Club Danubio. En sus principios, en la esquina de Detomasi y Varela estaba el Club Libertad, de básquetbol, en el lugar donde hoy se levanta el Club Praga. Y ya sobre la costa, el Club Remeros de Mercedes, en predios donde había funcionado la jabonería Koster, donde se fabricaban jabones con grasa de carpincho.

En la Rambla y Colón había un viejo hotel que después llegó a ser sede de la Intendencia Municipal; más adelante se instaló allí una popular pizzería y hoy se levanta un hermoso chalé. Frente a ese lugar estuvo el Club Bristol, con sus famosos bailes de Carnaval, y frente a todo esto, la vieja Plaza de Deportes, donde don Pedro Pacheff modeló a toda una generación de deportistas mercedarios, y en la plazoleta de enfrente los espectáculos de los cines al aire libre.

Antes de llegar a la actual playa El Raviol, había un kiosco de la antigua firma Ramos y Franchez y la misma confitería de la Plaza Independencia. Hermosos tiempos aquellos en que

la Rambla se llenaba de gente y pululaban los *dragoneos* en vueltas y vueltas por la costanera.

Río abajo, se podía comprar alguna mercadería en Asensio, en lo de don Santana. También recordamos, de allí hasta villa Soriano, en el puerto, el viejo comercio de Máximo Vique, que todavía funciona. Vique era un recordado gaucho que sacó a mucha gente de apuros y todavía lo sigue haciendo la Morocha, su señora. También evocamos la fonda de Mendiberri y tres boliches sobre la plaza, uno de los cuales tenía un nombre muy sugestivo: El Bar Donde Van las Vidas sin Rumbo. También es de recuerdo la sede del Cabildo, con los populares bailes de Filete Pérez y su señora, la telefonista Sarita.

Dejamos para el final los del puerto de Mercedes: el almacén y fonda de Abramo, en Brasil y Detomasi, y en 19 de Abril y la Rambla el Club Bochero, donde hoy día tiene su sede el Club El Surubí, y en la isla del Puerto, El Poncho Verde, parador municipal que tuvo varios dueños o concesionarios.

A vuelo de pájaro recorrimos la costa del Correntino a Mercedes, y aunque seguramente habrán quedado algunos boliches en el olvido, la pluma del mercedario Domingo Bordoli nos acompaña en la despedida a estos templos populares:

Lucecitas del café de antaño
al calor de un copetín la vida
como siento que
que se van los años
sin dejar un berretín.

De cuentos y fogones

El río Negro, en su incesante correr a lo largo de los años, fue creando a su alrededor una serie de personajes de leyenda que, transportados de fogón en fogón, de generación en generación, le fueron dando un matiz muy especial.

Los grandes ríos siempre tienen un embrujo. Dámaso Antonio Larrañaga en 1815, "ansioso de ver el bosque y el caudaloso río", bajó inmediatamente al puerto una vez llegado a Mercedes y días más tarde quedó maravillado contemplando el río Uruguay. El Orinoco, con su cantidad de afluentes y *caños*, dio origen a los afiebrados personajes que recogió Rómulo Gallegos. El salteño Horacio Quiroga pintaba con letras de molde a "los desterrados" que vagaban a la deriva por el alto Paraná. El majestuoso Amazonas, el Nilo..., todos los ríos tienen su historia. Y también la tiene el río Negro, el viejo Hum de los chanaes.

Mucho se ha hablado del río Negro, de sus interminables playas, sus paisajes, la formación tortuosa de su cauce y sus islas, motivos suficientes para que gente que gusta de la navegación, la caza o la pesca, encuentre en él un esparcimiento inigualable. Las obras hidroeléctricas, el aprovechamiento industrial, la riqueza de sus arenas, la forestación, son todos temas que han dado mucho que hablar.

Pero tal vez no se haya hablado lo suficiente de toda esa gama de personajes que han vivido junto a su río, *de* su río, que son parte de él y con él viajan durante años; personajes casi legendarios cuyos cuentos con el correr del tiempo se deforman y a veces recuperan sus reales dimensiones.

Las largas y silenciosas noches del río, esa compañía pegada a la naturaleza durante el día, hacen que estos personajes escriban la historia del río Negro sin pretenderlo, casi sin saberlo. De ahí la índole de sus actos, lo espontáneo de sus dichos, ese desprendimiento, ese desprecio casi necio *por la vida y por la hacienda.*

En su continua lucha contra las crecientes y los temporales, el hombre del río defiende sus pertenencias, sus ranchos, sus colmenas, sus embarcaciones, pero las defiende sabiendo que al final las perderá. Y una vez pasada la crecida, cuando el sol ilumine nuevamente los incomparables paisajes, cuando el río vuelva a correr pausadamente y por las noches parezca un espejo de plata, cuando las canoas silenciosas busquen la sombra de los montes, ese isleño, ese montaraz, el colmenero, el pescador, como si no hubiese pasado nada y sin lamentarse por nada, comenzará nuevamente la tarea de armar todo su rancherío, de organizar otra vez su campamento.

La misma rutina: el espinel, las abejas, la leña, las trampas, el carbón... Y llegada la noche, al resplandor del fogón, cruzará el mate esperando la deliciosa manta de carpincho que se asa lentamente en la parrilla o, si la caza no anduvo, el guiso que se cocina en la olla de tres patas. Las mujeres escucharán el repaso de los maridos y los hijos de lo sucedido en la jornada. La conversación se alargará si algún visitante ocasional tercia en el tema, ahora con más variaciones, porque al hombre del río le gusta enterarse de lo que pasa en la ciudad. Se repetirán las anécdotas y leyendas hasta que, con "un mañana será otro día", marchen todos a sus ranchos, dejando el lugar sumido en un profundo silencio. Podrá haber muchas noches hermosas, pero ninguna como una noche silenciosa en la costa del río Negro.

Cuentos de don Eraclio

Es imposible materializar las *Crónicas del río Negro* sin mencionar a don Eraclio Goró. Nacido del río mismo, formó parte de él, y sus anécdotas son parte de una época en la que no había radios a transistores y en los ranchos y fogones de la costa el alumbrado consistía en los clásicos candiles colgados en algún rincón. Los cuentos parecen fantasiosos y exagerados, y en realidad lo son. Pero tienen su sentido por una sencilla razón: en aquellos tiempos las comunicaciones eran muy dificultosas, y más todavía si se vivía en una isla del río Negro o en sus costas alejadas de los centros poblados. Incluso en algunos de estos, como es el caso de villa Soriano, solo tenían luz desde las 8 de la mañana hasta las 12 de la noche. Los que tenían relaciones más directas con Mercedes estaban en otra situación, pero lo cierto es que esta gente se pasaba mucho tiempo a monte, y en esas noches largas y calladas la imaginación volaba, aunque solo fuera para tratar de acortar las horas.

En la zona de Mercedes, don Eraclio era ampliamente conocido por los cuentos y andanzas que por muchísimos años dieron que hablar en los fogones y en los boliches de la costa. Lógicamente, los más veteranos lo recuerdan con mucho cariño, con nostalgia de un tiempo que no podrá volver. Con esto no se pretende desvalorizar los actuales y futuros años, con su activa juventud que a su debido tiempo también tendrá sus cosas que recordar.

Los once surubíes

Don Eraclio pescaba y hacía "montes" en la costa del río Negro, siempre con su inseparable compañera, Magdalena. En

una ocasión pescó en Barrancas Coloradas y el Sauzal once surubíes grandes; el más chico andaría en los 30 kilos. Claro que no los iba a matar a todos: los fue dejando "a vivero" hasta que decidió volver a Mercedes. Menudo problema, pues además de los surubíes llevaba unas 30 sartas de bagres amarillos bien seleccionados. En la chalana no podía cargar tanto peso, así que decidió arrastrar los surubíes vivos, atados en la cerreta. Con corriente a favor, pensaba llegar bien al Palo Alto.

Se embarcó Magdalena y don Eraclio comenzó a remar. Pasó El Sauzal y se saludó con la gente de la estancia *El Talar*. Llegó a Las Tropas y siguió confiado, pero a la altura de El Tacho no pudo avanzar más, y con asombro vio que la chalana, en lugar de seguir la corriente, remontaba el río, y cada vez con mayor velocidad. Pasó de vuelta Las Tropas y El Sauzal y en la estancia *El Talar* los peones lo saludaron efusivamente, sorprendidos de verlo otra vez. ¡Si parecía que hasta andaba a motor! Iba tan rápido aguas arriba que, cuando quiso acordarse, varaba en las Barrancas Coloradas con los once surubíes aleteando en la costa sobre la arena.

Los tuvo que matar a balazos, uno por uno. Según las deducciones de don Eraclio, los surubíes habían extrañado la querencia y, aunando sus fuerzas, decidieron regresar.

—¿Verdad, Magdalena?

—Sí, Eraclio.

El tala de la laguna Misteriosa

Lo que sigue lo escuché en el almacén de Samuel López. Unos montaraces descargaban atados de leña en lo de Samuel. Don Eraclio con su sombrerito, sus largos bigotes retorcidos y un pañuelo bataraz como golilla, ya jubilado, miraba atenta-

mente. Terminada la tarea de descarga, los hombres pasaron a cobrar. Un litro de vino, infaltable en aquel viejo mostrador de estaño del boliche con su antigua puerta que daba a la calle Detomasi. Don Eraclio entró en conversación con los montaraces.

—¿De dónde es la leña, muchachos? —preguntó.

—De la estancia *Las Violetas*, al lado de la laguna Misteriosa —le respondieron.

Retorciendo sus bigotes y posiblemente rememorando los años mozos de una vida vivida a monte, don Eraclio comentó:

—Lindo monte era ese. Lo trabajé hace años... —y como midiendo el tiempo y siempre muy seriamente remató—: Recuerdo que de una tala llegué a sacar cinco medidas de leña y con las ramas unos 600 atados, ¿verdad, Magdalena?.

—Sí, Eraclio —contestó ella prontamente.

El remolcador

Don Eraclio nunca supo qué pez pudo haber sido, ni el tamaño, ni el peso, ni nada. Estaba pescando en el desaparecido muelle de la barraca Cololó, picó y en el tirón enganchó, pero fue tan fuerte el tirón que solo le dio tiempo para saltar a la chalana con la intención de darle piola y cansarlo. Perdió la noción del tiempo y en su entusiasmo ni la costa miraba. El pez seguía luchando y Eraclio, que no lo quería perder, no puede precisar las horas que habrá durado ese tira y afloje.

Estaba algo cansado y, cuando le dio por mirar a su izquierda, vio un muelle y una población: era villa Soriano. "No lo sigo más", se dijo apenado, y lo largó con aparejo y todo. El desconocido contrincante lo había remolcado más de 45 kiló-

metros. Ese fue un enigma que nunca pudo resolver, y manteniendo su imperturbable seriedad se preguntaba:

—¿Qué animal pudo haber sido?

La cañada del Palo Alto

La ciudad de Mercedes de 1900: nada de Rambla, calles sin asfalto ni adoquines. La calle Dolores, actual Oribe, era una zanja que empezaba por Sánchez y desembocaba en el río, justamente donde hoy la baranda y la vereda de la Rambla forman una curva. Antes, a la altura de las calles Varela y Detomasi, se formaba la zanja Padilla, que desembocaba donde hoy se levanta la piscina del Club Remeros de Mercedes. En esa esquina, la misma del Club Praga, todavía existe un puente bajo la calzada. Es común ver a los obreros de OSE entrar por las bocas de hierro a limpiar los desagües debajo del puente.

Todo lo que es actualmente la calle Detomasi, desde el puente hasta la cañada del Palo Alto, era por entonces una maraña de uñas de gato y enredaderas, monte prácticamente impenetrable. Y fue don Eraclio Goró quien abrió esa calle. Según él mismo lo contaba, las cosas sucedieron de esta manera:

Magdalena estaba embarazada y se había quedado en Mercedes, pues ya le faltaba poco. Mientras don Eraclio monteaba en El Tacho, un mediodía le avisaron de la estancia que fuera enseguida a Mercedes: su hijo nacería en cualquier momento. Con la urgencia del caso se embarcó y, remando fuerte, al rato nomás entraba por la cañada del Palo Alto. Decidió cortar camino y, hacha y machete en mano, comenzó a pelear con las uñas de gato, las enredaderas y el monte entero. Siguió y siguió encarnizadamente hasta llegar a la zanja Padilla. Ahí respiró hondo y corrió a la casa donde estaba Magdalena.

Magdalena se encontraba bastante enojada y le reprochó:

—¿Por qué demoraste tanto, Eraclio? ¡Parece mentira, el niño ya tiene cinco días!

Fue ahí cuando don Eraclio cayó en la cuenta de que había monteado, abierto una calle y trabajado sin parar los cinco días con sus respectivas noches sin tener noción del tiempo, producto de su encarnizamiento.

Los patos y la destreza de Magdalena

Una cosa imposible de desconocer era la entrañable unión de que hacían gala don Eraclio y Magdalena. Juntos se los veía caminar por las calles de Mercedes, y cuando don Eraclio agarraba una changa en un monte o simplemente salía de pesca o cacería, allá marchaba Magdalena con él. Los cuentos que relataba Eraclio siempre concluían con un "¿Verdad, Magdalena?", al que ella infaliblemente contestaba "Sí, Eraclio". Además, él hacía los cuentos con tal seriedad y sobriedad, que daba la impresión de que realmente estaba convencido de su autenticidad. Nadie se podía reír en su presencia, y si alguno lo hacía, don Eraclio se enojaba de verdad. Un nieto suyo me contó que, por no poder aguantar la risa al escucharlo, se ligó una cachetada del abuelo. Conviene resaltar este detalle para pintar de cuerpo entero la personalidad de nuestro personaje, que más que nuestro era patrimonio del río Negro.

Cuando Eraclio andaba corto de pesos (cosa que nunca le inquietó mucho), se las tomaba para el monte y acampaba sobre la costa o cerca de una laguna, muy comunes en el río. Como era conocido en todos lados, los propietarios sabían muy bien que no era hombre de crear problemas; por lo tanto, su visita siempre fue bienvenida, y él en su campamento recibía a

los capataces, peones y hasta a los estancieros. Daba la impresión de que era una especie de honor que don Eraclio acampara en sus tierras.

Hombre muy prolijo, armaba sus ranchos con una pieza para la cocina y otra para el dormitorio. Comida nunca faltaba, pues además de algún costillar de borrego que le alcanzaran desde la estancia, se daba tiempo y maña para pescar y cazar; de ahí que el dinero le importara tan poco. Le gustaba comer bien y doña Magdalena cocinaba de maravilla.

En una de esas oportunidades, al observar que en una laguna cercana bajaba una considerable cantidad de patos silvestres, se le despertaron las ganas de comer un buen guiso. Sabía muy bien de lo que era capaz Magdalena con una olla de tres patas y tan apetitosos ingredientes. Pero tenía un problema para cazar a los patos: contaba con muy pocos cartuchos, así que se vio obligado a estudiar pacientemente la situación, hasta que se le ocurrió una idea genial. Agarró piola de uno de sus espineles y antes que los patos bajaran a la laguna se metió en el agua. Había ahuecado una caña y se mantuvo lo más oculto que pudo en espera de los animales. En cuanto los patos bajaron al agua, Eraclio se zambulló y los fue atando uno a uno con mucho cuidado para que no se asustaran, mientras respiraba por la caña. Cuando calculó que alcanzarían para el guiso, le pegó un tirón a la piola. Los patos se alborotaron y levantaron vuelo, pero don Eraclio había atado demasiados, tantos que lo alzaron a él y lo llevaron colgado de la piola.

Los patos silvestres vuelan en formación casi militar y llevan adelante a un guía. Hacia donde va el puntero, allá va toda la bandada. La situación de Eraclio no era para nada cómoda. Menos mal que el puntero atinó en su vuelo a pasar jus-

to encima del rancho de Eraclio. Magdalena andaba trajinando en el patio cuando oyó el barullo y a su marido que le gritaba:

—¡Magdalena, tirale al puntero!

Ni corta ni perezosa, Magdalena tomó la escopeta, apuntó, apretó el gatillo y el puntero cayó. Al ver bajar al guía, los otros patos bajaron todos a la vez, y de esa manera don Eraclio pudo aterrizar suavemente y superar la incómoda situación en la que se había colocado por tratar de cazar algunos patos sin disparar ningún tiro. Pero todo fue gracias a Magdalena, que con su serenidad, claros reflejos y fina puntería había liquidado el pleito.

—¿Verdad, Magdalena?

—Sí, Eraclio.

Cosas de campamento

Cuando un grupo de amigos organiza un viaje por el río, muchos seguramente pensarán "¡qué vida van a pasar estos!". Es cierto que la rutina se rompe, pero también es verdad que en el campamento se trabaja tanto o más que en el yugo de la ciudad. A todos los preparativos hay que sumar el viaje, el apronte del lugar donde se ha de convivir varios días, traer leña, preparar la comida, tender los espineles, calar algún trasmallo, salir a cazar... Y si se caza, traer el carpincho muerto al hombro, porque a los bichos hay que ir a buscarlos y muchas veces están a cuadras de distancia. Al fin del día todos los acampantes están hechos unos trapos.

Un campamento bien organizado tiene todo el programa preparado de antemano. Hay compañeros que se destacan en determinada tarea o actividad, otros acompañan en lo que se precise, y también están los que es mejor que no hagan nada,

pues enchastran todo lo que tocan. Por lógica, estos amigos se van descartando y llegan a formarse equipos que funcionan a la perfección. Hay quienes prefieren más tranquilidad y en esas oportunidades solamente van dos o tres acampantes.

El Osito Padrón y la Casera

Un día se nos ocurrió, allá por 1957, hacer un viaje a la desembocadura del arroyo Las Maulas en el río Negro. Pensábamos salir con Juancito Ramírez y su imperturbable tranquilidad, pero se nos acopló el Oso Padrón, que por ese entonces no tendría más de diez años. Los tres, con buen aprovisionamiento, salimos raudos en la lancha *La Gaviota*.

Arroyo adentro, en campos de la estancia *La Manchega*, teníamos amistades. Don Santana, un puestero de la estancia, vivía en un rancho de dos piezas, una con piso de tierra, que usaba como cocina, y otra con un viejo piso de *portland* que estaba bastante roto y tenía huecos por todos lados. Una vez instalados fuimos con el Osito Padrón al río Negro a calar un espinel mientras Juancito preparaba la comida. Santana, por supuesto que tenía cama; yo había llevado un catre, Juancito se arregló en una especie de tarima que oficiaba de cucheta, y al Oso, por chico, le tocó en el suelo, encima de unas chalas. Así pasamos la noche.

Al otro día el Oso se mostró preocupado por unos ruidos raros que había sentido durante la noche. Santana lo tranquilizó diciéndole que era *la Casera*, y todos pensamos en alguna paloma que dormiría dentro del rancho, ya que durante el día habíamos visto varias. Los días pasaron y en la última mañana el Oso se levantó a los gritos: una culebra enorme salía de uno de los huecos del piso, justo donde él había dormido todas las

noches. Santana le explicó que era *la Casera*, una culebra inofensiva, y que él no la corría porque tenía la seguridad de que, estando ella, ninguna yarará se ganaría en el rancho. (Esto es cierto. En la isla El Naranjo vi a Cheloni encerrar una yarará viva dentro de un tanque con una culebra adentro. Cuando abrieron el tanque, la culebra había matado a la yarará y se marchó muy campante monte adentro.)

Con Juancito pensamos que el Oso no volvería a salir con nosotros. Después de todo, había dormido una semana al lado de una culebra de más de dos metros. Pero nos equivocamos. A los pocos días en Mercedes encontré al Oso muy sonriente. Me dijo:

—Jugué a la quiniela. Si saco, vamos de vuelta a Las Maulas. Yo pago el viaje.

Miré la boleta y tuve que preguntarle:

—¿De dónde sacaste la plata?

El Osito, siempre bandido, me contestó muy fresco:

—Se la saqué a la vieja.

(Qué vas a hacer, Élida Padrón. Son cosas de la vida, no tienen importancia; y si la tienen, no se les da.)

Canta lindo, don Allende

Era un campamento muy bien organizado. Estaban Manuel Guastavino, el Capitán y el popular Pelo Allende, el mismo Juan María que rechazó una oferta de ir a jugar al fútbol a Italia porque quedaba muy lejos y no quería dejar la vieja sola. Pelo era el encargado de la cocina. Después de la cena, arregló todo mientras se tomaba un vasito de vino. El resto del grupo se fue a dormir: el día había estado muy agitado y había que descansar para la nueva jornada.

Al terminar su tarea, arrimó el farol a mantilla, subió la damajuana de vino a la mesa, se acomodó en una silla y abrió un libro de Miguel Aceves Mejía, cantante que por esos años estaba en pleno furor y del cual Pelo era gran admirador. Solo, en el medio del campamento y luego de una canción, se preguntó:

—¿Por qué no se canta otra? ¡Qué bien canta, don Allende!

Y él mismo se contestó:

—Y bueno, pero tiene que servirme otro vaso de vino.

—Pero cómo no, don Allende —y él mismo se lo servía.

Cantó otras canciones y siguió elogiándose, invitándose, sirviéndose y haciendo comentarios de las canciones de Aceves Mejía. Desde la carpa nadie podía dormir ante esa insólita representación, con un cantor, un barman y un espectador que eran una misma persona. Y así siguió hasta el amanecer.

—¡Canta lindo, don Allende!

Un entrerriano en el río Negro

Juan Sosa siempre fue Juan Sosa. Vino de Entre Ríos. Tenía un ojo "zarco" pero era un agudo observador de todas las cosas que lo rodeaban. Se casó con la Bizca Peletti, con la que vivió en El Infante y en El Naranjo, y fue a raíz de esa unión que se conoció su verdadero apellido: Bertolini. Personaje de novela, a pesar de su baja estatura tenía una presencia que llenaba cualquier escenario. Se destacaba por sus insólitas salidas, espontáneamente resolvía las situaciones de la manera más simple y siempre apuntaba a la risa, una terapia que no falla.

En una oportunidad me encontraba acampado en El Naranjo. Parado en el muelle de madera que había construido Anacleto Cheloni, miraba acercarse a Juan que venía remando

suavemente desde abajo. Con seguridad regresaría a sus ranchos, que estaban a la vuelta de donde me encontraba. Al cruzar frente al muelle, viendo que no tenía intenciones de detenerse, le grité:

—Juan, ¿de dónde venís?

—Del Uruguay. Tendí tres mil anzuelos. Vengo a tomar unos mates y después los voy a recorrer —me contestó como si tal cosa y siguió remando mansamente.

Yo me quedé rascando la cabeza. El lugar donde supuestamente había tendido su espinel estaba a no menos de 15 kilómetros, y que viniera al rancho solo para tomar unos mates y regresar era bastante poco creíble.

Contaba Juan en una oportunidad que, estando en la cocina del rancho tomando mate con su mujer, observó al perro y le dijo a su compañera:

—Mirá, Bizca, hemos hecho buena yunta: vos sos bizca y yo soy tuerto. ¿Qué te parece si le pegamos un machetazo en un ojo al perro y quedamos los tres parejo?

La sencillez de aquella gente estaba vestida con la pureza del aire que respiraba, el incomparable verde de los montes y la cristalinidad del agua que corría. De esa manera el pensamiento volaba y creaba las más fantásticas historias.

Paso de los Toros

Si bien el *bajo río Negro* (Mercedes y villa Soriano) suele considerarse el viejo Hum de los chanaes, como si todo se concentrara en sus personajes, lugares y anécdotas, más arriba existen poblaciones importantes y sitios de gran interés y belleza.

Remontando el curso desde Mercedes aparece la nueva población de Palmar, surgida en torno a la represa hidroeléctrica, donde habitan más de mil personas. Allí se ha formado un incipiente polo turístico de proyección futura. Más adelante se encuentra Baygorria, en torno a la represa del mismo nombre, lugar paradisíaco, acogedor y con excelente pesca. Luego, ya en el departamento de Durazno, se recuesta el pueblo Centenario, y frente a este, cruzando el río, la ciudad de Paso de los Toros, con más de 15.000 habitantes.

Curso arriba, y dominando el espectacular paisaje del lago artificial, se explaya San Gregorio de Polanco, junto a un espléndido *camping* con todas las comodidades. Suele decirse que allí están las mejores playas de agua dulce del país. En cambio, la otrora floreciente población de Cardozo quedó casi sumergida en las aguas del lago. Por increíble que parezca, sus escasos habitantes carecían hasta hace poco tiempo de energía eléctrica, pese a la proximidad de la represa de Rincón del Bonete,

Ya sobre el río Tacuarembó encontramos el antiguo paso del Borracho, hoy llamado pueblo Ansina, cuyo pintoresco entorno y rica historia lo vuelven digno de figurar en estas páginas aunque su lugar no esté sobre el río Negro.

Como se ha visto, la población más importante que asoma al curso medio y superior del río es Paso de los Toros, no solo por la cantidad de habitantes, sino también por sus especiales características de *corazón del país*. En otro tiempo fue el nudo ferroviario en la comunicación del norte con el sur. Sus riberas y calles se vuelven testigos de siglos de leyendas y acontecimientos.

Toponimia

Ya por 1804 aparecen referencias a un paso *de los Toros*. En ese año la vecina doña Micaela Mancuello de Barragán formuló una queja ante el gobernador de Montevideo, Pascual Ruiz Huidobro, contra Ángel Bálsamo, pues este había abierto "un paso a picada" y puesto un bote en el río Negro. La señora se quejaba contra su vecino en duros términos: "Bálsamo pudo y debió evitar tales perjuicios, poniendo su bote en el paso general llamado de los Toros".

Más tarde aparece el coronel Rivera, en representación del gobierno, comprando 370 novillos "de corte" a Eufrasio Bálsamo —cuya familia se cuenta entre las pioneras de la ciudad—. El documento se suscribe "en el río Negro, Paso de los Toros, el 20 de Noviembre de 1850".

En algunos documentos de la dominación portuguesa aparece con el nombre de *paso Alcorta*.

Para saber el porqué de Paso de los Toros debemos remontarnos a la leyenda. El poeta cantor Osiris Rodríguez Castillos dice en unos versos que, cuando el río estaba crecido, había que ser "guapo", "toro" y no tenerle miedo a nada para cruzar el paso:

Aquí en el paso, el río Negro
supo ser de mala entraña.
Creciendo, toda la furia
más bien era disparada
de tropa, que ande hace punta,
voltea, rompe y desgarra.
Solo el gauchaje más toro,
cayendo apretao, bandeaba
matreros, contrabandistas
templaos a pólvora y caña,
buscando cortar al sesgo
y a favor la correntada.
Lo bautizó "de los Toros",
un bautismo de puñales y guitarras.

Hablar de Paso de los Toros es evocar mil historias: la llegada del ferrocarril en 1885, la crecida de 1888, la nevada de 1918, la construcción de la represa de Rincón del Bonete entre 1938 y 1941, la catástrofe de la crecida de 1959 y la evacuación total de la ciudad cuando se hizo volar el terraplén del lago y el agua pasó por encima de la represa.

Todos esos hechos conforman collares de conversaciones en casas de vecinos, en boliches, en las costas del alto río Negro o navegando aguas abajo, ya sea recorriendo espineles o remontando el Salsipuedes en busca de carpinchos y de los jabalíes que hicieron su aparición en la zona varios años atrás.

Todo esto da para mucho y hay varias historias para contar, como la de José Pica. Los Pica eran una estirpe de cazadores y carpinteros de ribera. En una oportunidad en que don José se encontraba en Paso de los Toros, una maroma de acero, al tensarse, le cortó los dedos de la mano izquierda, cosa que no

le impidió continuar la cacería. También se evocan los viajes por el río hasta Mercedes, donde se combinaban con los vapores a Buenos Aires.

Referirse a Paso de los Toros es hablar del lago artificial más grande del país: el del Rincón del Bonete, que almacena más de 8.800 hectómetros cúbicos de agua. Su extensión resulta difícil de imaginar. Digamos solamente que en el medio, entre el Cardozo y el Carpintería, desde la cubierta del remolcador *Don Pancho* (que navegaba por el lago trasladando a trabajadores de UTE afectados a tareas de forestación), solo se ve cielo y agua hacia el norte y hacia el sur. Desde la barra del Tacuarembó hasta la represa se pueden navegar 60 millas, la misma distancia que hay entre Punta del Este y el puerto del Buceo en Montevideo.

La crecida de 1959

La mayor crecida del río Negro de que tenemos noticia, en más de cien años, se produjo en abril de 1959. Por circunstancias del destino resultamos testigos del suceso que conmovió a la zona y al país entero y que, por una diferencia de días, no nos sorprendió en Paso de los Toros.

A principios de ese año teníamos proyectado un viaje en canoa por el río, desde Paso de los Toros hasta Mercedes. Queríamos aprovechar la última oportunidad de navegar desde el rincón del Bonete por el cauce natural, pues estaba previsto que meses después la represa de Baygorria cambiara todo el panorama. Se cerraría el río y, para colmo de colmos, años después vendría la nueva represa del Palmar.

Para escribir este capítulo volvimos repetidamente a Paso de los Toros con intención de recabar datos y testimonios so-

bre la hora más dramática que hayan vivido los pasotorenses o isabelinos, como mejor quieran ser llamados. Para ubicarnos en el tiempo y el lugar, debimos apelar a viejos testigos presenciales. Pero, para comprender lo que aconteció en Paso de los Toros, hay que tener presente lo que sucedió en Mercedes, multiplicar los detalles por varias veces y cotejar los recuerdos.

Todavía son muchos los que reviven aquellos momentos llenos de alarma y conjeturas. Hubo pánico en la lluviosa noche del 17 de abril, cuando los parlantes del Ejército recorrieron las calles de la ciudad avisando adónde había que dirigirse en caso de que se echaran al vuelo las campanas de la Iglesia. La medida, descabellada, no se concretó gracias la resistencia que opuso el entonces intendente de Soriano, ingeniero Carlos Magnone, quien impidió la evacuación de la ciudad, lo que habría sido un disparate de imprevisibles consecuencias.

El relato de los isabelinos

En su libro *Historia de Paso de los Toros*, Pedro Armúa, por esos años juez de paz de la ciudad, lo dice con mucha claridad:

> *En esta emergencia la población pasotorense pasó por todas las vicisitudes imaginables. Primero la duda y el temor frente a las lluvias que caían sin cesar y que engrosaban tremendamente los ríos y arroyos que se vuelcan en el Lago del Rincón del Bonete y que hacían que las aguas fueran subiendo rápidamente junto al gran dique y que ponía a prueba su fortaleza. Y cuando vino la orden de evacuar tajantemente toda la ciudad, abandonando todo con la incertidumbre de un*

futuro dudoso, y pasado el peligro, el regreso y el encuentro con la desolación, que anonadó al principio a los que regresaron de inmediato...

A todas las especulaciones había que sumarle el hecho de que la represa de Baygorria, aguas abajo, estaba en construcción, y se comentaba que la empresa encargada exigía, en salvaguarda de sus intereses, que se *aguantara* el agua en el lago del Rincón del Bonete. La otra incertidumbre era si el dique soportaba; si no, quedarse en Paso de los Toros, unos 15 kilómetros aguas abajo de la represa, era un suicidio. En ese divagar de formas posibles de salvarse o perecer, siempre surgían voces que defendían la represa, verdadero orgullo de los lugareños: "Está bien hecha, está bien calculada", aseguraban. Y algún nostálgico llegó a argumentar: "La hicieron los alemanes".

Aprovechamiento energético

La idea de utilizar el río Negro como fuerza energética y como vía de comunicación había sido planteada desde muchos años antes. El ingeniero Víctor Soudriers y otros técnicos estudiaron la forma y, aunque precariamente, concibieron el proyecto. Más tarde el ingeniero Ludín recorrió el río calculando curvas y cotas y haciendo promedios de lluvias. Hay indicios de que don José Pica y algún otro de esos navegantes de agua dulce oficiaron de guías durante esos estudios. Su profundo conocimiento del comportamiento del río los volvió algo así como imprescindibles para una empresa de esa naturaleza. Finalmente se eligió el lugar: 15 kilómetros aguas arriba de Paso de los Toros, en el paraje llamado rincón del Bonete, donde el

río forma un angosto cuello producido por la curva cerradísima de uno de sus tantos meandros.

En febrero de 1934 se autorizó la construcción de la obra. La licitación fue adjudicada al consorcio alemán Consal, con un costo de ¡50 millones de pesos![1] Una curiosa anécdota relata Armúa en su libro:

> *El 18 de mayo de 1937 se colocó la piedra fundamental de la obra y, por razones que nunca se explicaron, la misma, que consistía en un monolito de mármol gris, fue colocada en la avenida 18 de Julio, frente a la Plaza de Paso de los Toros; el monolito fue retirado años después para darle un nuevo destino, que nunca llegó, perdiéndose finalmente la piedra.*

En la obra trabajaron más de dos mil obreros y muchos técnicos alemanes, que dieron a la ciudad un inusitado movimiento, lo que unido al intenso tránsito ferrocarrilero de esos años hizo vivir a Paso de los Toros su época de esplendor. Se creó un organismo estatal, La Rione. Sin embargo, la guerra mundial cambió todos los planes: las turbinas estaban prontas pero nunca salieron de Alemania.

La estructura de cemento prácticamente se había terminado de construir cuando La Rione rescindió el contrato con los alemanes. La obra continuó bajo la dirección del ingeniero Héctor Oddo, y la empresa estadounidense General Electric suministró las turbinas. La primera unidad comenzó a generar energía el 21 de diciembre de 1943. La UTE, por entonces presidida por el ingeniero Mauri, como primera medida rebajó

[1] Al parecer, Palmar costó 1.300 millones, pero de dólares.

—en una proporción que tomó a todos por sorpresa— las tarifas de la luz en todo el país.

Voladura del terraplén

Pero volvamos a aquel abril de 1959. La lluvia seguía arreciando. Fue impresionante la cantidad de agua que cayó entre los días 14 y 15 en Paso de los Toros (solo el 15, más de 200 milímetros). En Mercedes, a causa de la sudestada en el Plata, el 15 de abril se registró la mayor creciente de la historia: 10 metros con 14 centímetros. En Paso de los Toros el agua subió dos metros durante el día.

Con las compuertas totalmente abiertas, se declaró la zona en estado de emergencia. El general Magnani se responsabilizó por la ciudad; también el general Seregni figuraba en el operativo. Los cálculos aseguraban que, pese a la salida de agua que permitían las compuertas, el lunes 20 el lago pasaría por encima del dique, lo que significaba que se inundarían por completo la sala de máquinas, las turbinas y los transformadores.

La gente de Paso de los Toros jamás podrá olvidar aquel 17 de abril. El lago almacena la friolera de 8.800 hectómetros cúbicos de agua, pero eso en su embalse normal; al borde de la máxima altura esa cantidad se multiplica, y seguía lloviendo. Las autoridades aseguraban que el dique soportaría la impresionante masa de agua. La comisión de vecinos tenía confianza, aunque, como toda la población, no dormía y solo miraba caer el agua, avanzar la creciente y desaparecer las casas que con tanto sacrificio habían levantado. Todo se podía perder pero todos se aferraban al hilito de una esperanza, porque los *hombres toros*, aquellos que le habían dado nombre al paso, venían de la noche larga de los tiempos a marcarles a fuego su pasado de bravura y coraje.

Confianza tenían todos, pero la tensión era enorme. Se decidió entonces volar el terraplén en la parte más estrecha que separa el lago del río, antes de llegar a la represa en el angosto cuello del rincón. Mucho se discutió esa operación: se temía que la onda expansiva pudiera afectar el dique de la represa, demasiado próximo, pero el lugar elegido era el único posible. Si la represa resultaba afectada, el daño podría ser irreparable. Y ni pensar en lo que podría sucederle a Paso de los Toros, Mercedes y todo el bajo río Negro. En Mercedes se hizo sentir el pánico y muchas familias se mudaron a las partes más altas o se marcharon de la ciudad.

Orden de abandonar la ciudad

A las 17:45 del 17 de abril se voló el terraplén abriendo un boquete que permitió desaguar el lago directamente en el río. La explosión levantó una masa de tierra y piedras de más de 300 metros de altura y de inmediato comenzaron a salir más de cien metros cúbicos de agua por segundo. Más de cuarenta años después, todavía pueden observarse en la tierra las huellas del agua enfurecida.

A pesar de todo, como habían previsto los técnicos de UTE, el agua sobrepasó la represa. En la noche del lunes 20 comenzó la evacuación de la ciudad. La orden era partir con lo puesto; el resto —muebles, perros, gatos, gallinas...—, todo quedaría. Las aguas no llegaron a cubrir totalmente la ciudad, pero fue algo estremecedor.

Hasta entonces, la máxima creciente en el lugar se había registrado en 1888, y bien documentada está, pues en 1885 los ingleses habían iniciado la construcción del puente ferrocarrilero; esa vez el agua sobrepasó en unos 30 o 40 centímetros los rieles sobre el puente. El 24 de abril de 1959 —

es decir, 71 años después—, la altura máxima sobre el mismo puente ferrocarrilero fue de 3 metros con 20 centímetros.

Desolación

Algunas personas decidieron, de todos modos, quedarse a convivir con esa tristeza en la parte más alta de la ciudad, donde se encuentra el tanque de agua de la OSE. Lo que más les quedó grabado en la memoria fueron las noches de esos días: la soledad de todo el pueblo abandonado y sin iluminación; los perros desorientados, incapaces de encontrar sus casas, la mayoría tapada por las aguas.

A medida que el agua avanzaba, los animales buscaban instintivamente su salvación en los terrenos más altos. Pero, por el apuro a que habían sido sometidos los habitantes, algunos perros quedaron atados, algunos gallineros y corrales cerrados... Los animales aullaban en su desesperación. El panorama era escalofriante.

Hugo Dutrenic, viejo amigo y compañero, se quedó una noche en una casa junto con otros habitantes del lugar. Contaba que salieron desesperadamente a soltar a los perros atados. Pero hay que tener en cuenta que para soltarlos debían hacerse amigos de ellos, y no había mucho tiempo para encariñarse.

Una señora que tenía una enorme pajarera llena de hermosas aves, con el nerviosismo del momento se olvidó de abrir la puerta de la jaula para dejarlas en libertad. Al regresar encontró todos los pájaros muertos. El agua había tapado lo que en otro tiempo había sido el orgullo de la casa y la admiración de los que llegaron a conocerla.

Un canto de fe

Armúa, que en esos días integraba la comisión de vecinos, recuerda:

> *Es necesario destacar expresamente el valor del pueblo; existía, es cierto, temor antes de la noche del 17 de abril, pero cuando llegó el momento de enfrentar la cruda realidad de abandonar sus hogares, en los que dejaban todos sus recuerdos y los afectos reunidos a través de toda una vida de lucha, lo hicieron con un valor sencillamente admirable. No hubo ninguna escena de pánico y el hecho de que no se produjeran accidentes, pese al apuro, prueba por sí solo la serenidad con que se realizó la evacuación. Veinte días después, el regreso, y el panorama que encontraron los desolados viajeros era por demás doloroso: el olor nauseabundo del sedimento dejado por las aguas, algún animal muerto, casas y muebles destrozados o desaparecidos. Hubo familias enteras que dejaron sus casas y mobiliario, y al regresar sólo encontraron los cimientos de lo que había sido su hogar. En muchos casos era el esfuerzo de toda una vida de sacrificios para tener su casita propia, y ahora, en un instante habían perdido todo y a una edad en que ya era tarde para volver a empezar.*

Hubo un detalle insólito, una anécdota para el mejor recuerdo. Cuando ya más del 80% de la población se había ido, en el Juzgado de Paz se formalizó una ceremonia de matrimonio. Como juez de Paz, Armúa autorizó el casamiento de la

valiente pareja integrada por Roberto García y Magdalena Costa, que horas más tarde atravesaban el Salsipuedes como evacuados. Todo un canto a la fe, a la esperanza y a la vida, precisamente cuando el futuro se mostraba oscuro.

Inundaciones y crecientes

Las crecientes del río Negro causan grandes daños, principalmente en Mercedes y villa Soriano. Todos los años son muy comentadas y se barajan posibles soluciones. Por lo general se da por supuesto que la acción de las tres represas tiene algo que ver en estos sucesos.

Las represas en realidad controlan las crecientes, aunque tal vez necesiten, como en el caso de Palmar, un dique compensador a la altura de Yapeyú. De esa manera se formaría un lago interior de poca altura que atenuaría las corrientes que se producen con la onda de crecientes, así como también las erosiones que se incrementan cuando sueltan agua en Palmar. Esto vale también para el río Uruguay con respecto a Salto Grande.

Los factores meteorológicos

Las crecientes del río Negro se originan por grandes lluvias en sus nacientes, en los departamentos de Cerro Largo, Rivera, Tacuarembó y Durazno. Estas lluvias pueden llenar los lagos artificiales de las represas hidroeléctricas, que se ven en la necesidad de soltar agua mediante la apertura de sus compuertas. La ola de crecida tarda unas 48 horas en llegar a Mercedes y no causa grandes problemas, siempre y cuando allí el río se encuentre relativamente bajo. Esta clase de creciente se sitúa por lo general entre los cinco y seis metros, y no dura mucho.

Pero si a los factores meteorológicos citados se agrega una creciente en el río Uruguay, la altura de las aguas puede llegar a superar los ocho metros en Mercedes. Y más aún si a

esto se suman los vientos del sudeste, que también elevan rápidamente las aguas en villa Soriano y en las islas de la desembocadura.

El fenómeno de 1959

En abril de 1959 se produjo en toda la cuenca del Plata un fenómeno prácticamente desconocido. Grandes lluvias en el Uruguay, Argentina y Brasil, más un sudeste en el Plata que puso el semáforo del Riachuelo en 3,78 metros con respeto al 0 de Buenos Aires, generaron la creciente más grande de la que se tenga noticia en la zona.

A causa de las fuertes lluvias, la cuenca que deposita sus aguas en la represa del Rincón del Bonete colmó su cota máxima de esos años: 84 metros sobre el 0 del río Negro. Esto produjo una verdadera conmoción en todo el país. Se temía que la represa no aguantara la enorme presión del agua y cediera, causando una verdadera catástrofe nacional. Si tal cosa hubiera ocurrido, la situación de las ciudades de Paso de los Toros y Mercedes habría sido una calamidad. En los hechos esta hipótesis resultaba imposible, pero de todas maneras el pánico y los más variados rumores se adueñaron de casi toda la población.

Paso de los Toros, ciudad situada a escasos 15 kilómetros de la represa, fue totalmente evacuada cuando se dinamitó el angosto cuello del río para volar el terraplén entre el lago y el río antes de llegar a la represa. De esa manera se logró una salida para la enorme masa de agua que amenazaba la represa, aunque el agua igualmente la rebasó e inundó la sala de máquinas. Mercedes estuvo a punto de ser evacuada, pero la intervención del entonces intendente municipal de Soriano, don

Carlos Magnone, quien incluso se enfrentó a los mandos del ejército, impidió la concreción de un operativo que habría resultado un disparate.

El 16 de abril, después de varios días de fuerte sudestada en el Río de la Plata, en la villa Soriano el agua llegaba a 5,80 metros, altura nunca antes alcanzada (la máxima conocida había sido de 3,20 metros). El 18 de abril la marca era de 10,14 metros en Mercedes, donde la máxima conocida, registrada en 1888, no había llegado a los 10 metros. La enorme masa de agua que traía el río Negro se veía frenada por la gran altura en villa Soriano, a la vez que el fuerte viento en el Plata hacía que el Uruguay no pudiera descargar sus aguas, las que el 17 de abril llegaron en Salto y Concordia a los 17,75 metros, superando todas las marcas conocidas hasta entonces, que no sobrepasaban los 5 metros.

El Río de la Plata oficiaba como muro de contención no solo para el río Uruguay sino también para el Paraná, que había subido casi 5 metros en Rosario de Santa Fe, nivel de alarma para el delta argentino. Todos estos detalles combinados permitieron la formación de este fenómeno cuya repetición, si bien es posible, resulta muy difícil, dado que las frecuencias de lluvias en el Paraná, el Uruguay y el Negro no coinciden, ni tampoco con los vientos sudestes en el Plata, que son frecuentes en marzo y abril. De todas maneras, se debería tener más cuidado en el estudio y control de las crecientes. No debemos esperar que estas cosas sucedan para buscar las posibles soluciones.

Las causas

El río Negro tiene, considerando las nacientes normalmente aceptadas (hemos dicho que algunos estudiosos sostie-

nen que el verdadero río Negro tiene sus nacientes en el Tacuarembó), 850 kilómetros de longitud, con una cuenca de 70.000 kilómetros cuadrados. Nace a una altura de 150 metros en la falda de la sierra de Santa Tecla, en Brasil. La cuenca superior, desde las nacientes hasta el Rincón del Bonete, recoge lluvias que llegan a los 1.300 milímetros anuales; las máximas se producen entre los meses de abril a octubre y coinciden con las crecientes máximas, pero en estas también inciden factores no climáticos que pueden tener solución.

	Nacientes	R. del Bonete	Baygorria	Palmar	Mercedes	Yaguarí
Longitud	0 km	456 km	544 km	625 km	795 km	850 km
Altura	150 m	50 m	35 m	20 m	2 m	0 m

Apreciamos de esta manera que entre Mercedes y la boca del Yaguarí, en el Uruguay, hay solo un desnivel de dos metros, y entre Palmar y Mercedes hay una distancia de 160 kilómetros con 18 metros de desnivel. Esto justifica el gran depósito de arena en esta parte del río Negro, que da la impresión que el río se va *tapando*. Se podrían dragar los últimos 70 kilómetros, para dotarlo de mayor profundidad, lo que redundaría en una mayor cantidad de agua transportada.

La otra solución que debe encararse es construir un dique compensador en Yapeyú. Así se formaría un lago intermedio que podría controlar parcialmente las crecientes y las corrientes del río cuando la represa de Palmar se ve obligada a soltar agua, el principal factor de la erosión en las costas mercedarias. El dique necesita escasos dos metros de altura.

Vale la pena estudiar las soluciones con tiempo porque los "accidentes imposibles" deben ser prevenidos.

San Gregorio de Polanco

De las dos ciudades y seis villas o centros poblados existentes sobre las costas del río Negro, San Gregorio de Polanco es la tercera en cantidad de habitantes, con unas 3.500 personas. Nació, como todo pueblo, junto al río, porque el río estaba ahí y porque en ese lugar había un paso o *picada*. En realidad, en el caso de San Gregorio existían dos. Junto al paso obligatoriamente se levantaban una pulpería y una iglesia, y en sus alrededores el rancherío precursor del pueblo.

Pasado el actual cementerio, al noreste, está el paso Polanco, nombre proveniente del coronel Modesto Polanco, propietario de campos en la zona junto con su esposa y prima, Cristina Polanco. El coronel fue, años después, el fundador del pueblo Santa Clara de Olimar, en el departamento de Treinta y Tres.

Al suroeste de la villa, en el camino donde actualmente está el hermoso parador y *camping*, sobre la costa del lago artificial del Rincón del Bonete, estaba el otro paso, hoy totalmente cubierto por las aguas del embalse: el paso Real, también conocido como Benavides. El renombrado médico y escritor Raúl Praderi y Jorge Vigo[1] lo llaman Doña Toribia, mientras que el tacuaremboense Dardo Ramos, en su obra *Geografía y toponimia de Tacuarembó*, no menciona al Toribia ni al Benavides.

Vecinos de San Gregorio con unos cuantos abriles me contaron que habían trabajado en una balsa en el paso Benavides, uno de ellos cuando tenía 16 años. Las balsas manejadas por maromas de acero *de ida y vuelta* eran muy comunes en todas

[1] Raúl Praderi y Jorge Vivo: *Ríos y lagunas*, colección Nuestra Tierra nº 36, Montevideo, Nuestra Tierra, 1969.

partes. Había una en el paso Polanco y otra en el paso Porrúa y en el paso Correntino del río Negro, así como en La Charqueada, sobre el río Cebollatí. Tal vez el propietario de la balsa o de la pulpería se llamara Benavides y haya legado su nombre al lugar.

Origen del nombre

Los orígenes de los nombres y sus referentes se van perdiendo con el transcurso de los años, aunque la tradición oral en la campaña siempre conserva alguna respuesta al respecto. En Montevideo, por ejemplo, al puente que cruza el arroyo Miguelete por la calle Millán se lo conocía como paso de las Duranas, pues, según parece, existía un comercio en el que vivían varias hermanas de apellido Durán, y hasta hoy día los vecinos del lugar conocen esas historias.

En la actual zona de *camping* de San Gregorio, existe una antiquísima casona que la Intendencia Municipal de Tacuarembó adquirió, con buen criterio, para instalar un museo. Esa casona funcionaba como pulpería y al parecer existía por el año 1820 (lógicamente, en otras condiciones), pues por tradiciones orales que han llegado a nuestros días, antiguos vecinos de San Gregorio aseguran que el general Artigas acampaba en ese lugar por motivos estratégicos. Incluso habría estado allí antes y después de la batalla de la Horqueta del Tacuarembó, el último enfrentamiento de la gesta artiguista en nuestro territorio. Es imposible demostrar la veracidad de estos hechos, pero tampoco hay nada que los contradiga. Respetemos en todos sus términos los cálculos y tradiciones que ellos, los viejos vecinos, cuentan con cariño.

San Gregorio de Polanco fue fundado en 1853 por el general Gregorio Suárez, el *Goyo* Suárez, cuyo nombre se re-

lacionó años después con los trágicos acontecimientos de la defensa de la Heroica Paysandú, donde habría tenido participación directa en el fusilamiento del general Leandro Gómez.

La capital del lago del Rincón del Bonete

San Gregorio de Polanco es actualmente una península en el lago del Rincón del Bonete. Sus formidables playas figuran entre las más hermosas de agua dulce del país, un verdadero paraíso terrenal con confortables paradores, un *camping* con cabañas con todas las comodidades, buena pesca y buena caza. Esta última se da especialmente porque los jabalíes del bajo río Negro están migrando hacia estos lares en creciente cantidad. Son los descendientes de aquella importación que realizó Aarón de Anchorena a la boca del arroyo San Juan, actual estancia presidencial en el departamento de Colonia.

En el llamado paso Polanco, por los años sesenta, funcionaba un autobalsa que había cumplido la misma función en Mercedes antes de la construcción del puente. Fue, tal vez, una de las pocas oportunidades en que se utilizó el pasabarcos de la represa del Rincón del Bonete. Ahora, en el mismo paso, opera una balsa remolcada, al estilo de las balsas tradicionales.

Cuando la creciente de 1959, y ante el avance de las aguas del lago, San Gregorio quedó convertido en una isla, abastecida y comunicada por una línea aérea de la empresa estatal Pluna. La población de los barrios bajos fue desalojada. Los habitantes recuerdan especialmente que el cementerio del pueblo, situado junto al lago, se inundó totalmente, lo que causó una insólita depredación en algunas tumbas. Sin embargo, el presente es otro, floreciente y esperanzador.

Carnavales de ayer

Manos artesanas han pintado en los últimos años murales por todo el lugar, hermoseándolo de una manera muy especial. Por ello, este sitio —como tantos otros del interior del país— merece mayor atención de los operadores turísticos, quienes deberían atraer a San Gregorio al turismo interno, especialmente a aquella gente que no tiene acceso o interés en las sofisticadas playas del este.

Los lugareños esperan al visitante con los brazos abiertos. Uno de los propietarios del bar y hotel, muy popular en el lugar, y sus múltiples amigos y parroquianos —gente en su mayoría con los años suficientes como para haber conocido el río antes de la formación del lago— añoran aquella época en que San Gregorio era una villa por la que se debía pasar de manera casi obligada.

Por esos tiempos, en San Gregorio había tres orquestas que para Navidad, fin de año y Carnaval recorrían la costa embarcadas, tocando su música en un espectáculo que se combinaba perfectamente con la naturaleza. Debe de haber sido maravilloso. Uno de esos señores, con sus ojos brillantes por la emoción, afirmaba: "el solo hecho de recordarlo me hace sentir treinta años más joven".

Aunque no sea verdad que todo tiempo pasado fue mejor, aquellos años ejercen en los que los vivieron un embrujo muy especial; eso sí es muy cierto. Además, no hay por qué afligirse: esos años fueron vividos y lo importante es tener todavía tiempo para contarlos. Como dijo un amigo: "Vamos a contar las nuestras, los que vienen que cuenten las de ellos y eso todavía cuando las vivan".

La *capital del lago del Rincón del Bonete*: lindo pago para visitar, conocer y hacer amigos.

El paso del Borracho

El pueblo Ansina está situado sobre el caudaloso río Tacuarembó, a unos 80 kilómetros del lago del Rincón del Bonete. En el recorrido entre el pueblo y el lago, el río tiene un desnivel de unos diez metros y se puede navegar en canoa con motor fuera de borda; estos cruceros son muy interesantes.

Una de las mejores experiencias que se pueden vivir en nuestro país es viajar en canoa por el río Tacuarembó. ¡Cuánta ignorada maravilla mantenida casi en el olvido espera al llamado *turismo interior*!

Al río Tacuarembó se lo conoce como el principal afluente del río Negro y, sin embargo, tiene un caudal tan grande como el de éste. Algunos destacados estudiosos han llegado a decir que en realidad el Negro es afluente del Tacuarembó, y es el Tacuarembó el río que vemos en Paso de los Toros, Mercedes y la villa de Soriano. No podemos ni queremos entrar en esa discusión, para la que se requieren mayores conocimientos y argumentos. En la actualidad, además, un lago artificial como el del Rincón del Bonete cambia todo el panorama circundante.

El Tacuarembó tiene sus nacientes a escasos diez kilómetros de la ciudad de Rivera y se puede navegar en canoa desde Tranqueras hasta el lago del Rincón del Bonete; de hecho, se puede seguir navegando hasta Mercedes y el río Uruguay. Se estima que la cuenca del Tacuarembó y sus afluentes abarcan una superficie de más de 700 mil hectáreas, con incomparables recursos naturales.

Las crecientes del Tacuarembó

Todos los años, las zonas adyacentes a los ríos que configuran extensos valles de aluvión, bañados y pajonales, desaparecen bajo las crecientes que inundan decenas de miles de hectáreas. Se caracteriza también este río por la presencia de montes naturales muy abundantes, así como arenales extensos, similares a los existentes en el río Negro.

El Tacuarembó tiene un caudal que impresiona. Lo he visto en condiciones normales y más tarde crecido, y no exagero al decir que verlo desbordado es algo imponente.

Los pueblos están donde están pues allí hay un río y un buen paso que de alguna manera hay que vadear, y es aquí donde aparece el paso del Borracho. Por esos años los puentes eran impensables, a los problemas había que encontrarles soluciones y en algún momento se instaló una balsa para cruzar el río.

Como no podía ser de otra manera, había en el lugar alguna pulpería, un conjunto de ranchos que podían oficiar como las viejas y renombradas postas y, con seguridad, hasta una capilla. El nombre del paso parece venir de un "consuetudinario bebedor" que por muchos años se desempeñó como balsero. Seguramente su apellido se perdió en el olvido, aunque algunos afirman que era Guedes —entre ellos, Dardo Ramos en su *Toponimia de Tacuarembó*—. Lo que nadie discute es que le decían *el Borracho*.

Lo difícil de cambiar un nombre

Hacia 1950, cuando la población llegaba a 700 habitantes, a la maestra de la escuela le molestaba el nombre de paso

del Borracho e inició una campaña para buscar un sustituto. Tuvo éxito e incluso el lugar fue elevado de categoría al ser designado *pueblo Ansina*. La empresa resultó más fácil de lo que parecía y de lo que la propia maestra había imaginado. Sin embargo, no contaba con el arraigo popular del antiguo nombre. Como un fantasma, el buen señor balsero se aferra a su antigua fama y cuesta mencionar al pueblo Ansina sin relacionarlo con paso del Borracho.

Otro caso más notorio y reciente es Palmar. Así se llamó al paraje, pero a la represa la bautizaron como 9 de Febrero. Después la denominaron Constitución y con el mismo nombre quisieron designar a la población. No obstante, todo el mundo la sigue llamado Palmar. Es un interesante lugar turístico del río Negro donde viven más de mil personas.

Pueblo Ansina, que tiene hoy más de dos mil habitantes, es un hermoso balneario con excelente pesca. Por desgracia, el comercio ilegal de la pesca procedente del Brasil es un depredador de su riqueza. Es necesario controlar cuanto antes la pesca indiscriminada.

La población cuenta con todos los servicios necesarios, y la estratégica ubicación en el cruce de las rutas 26 y 44 la convierten en un lugar con gran porvenir. Su crecimiento así lo demuestra, aunque falta el impulso que haga conocer a una región sumamente olvidada.

En *La Gaviota* a Buenos Aires

La Gaviota era una lancha que por los años veinte había sido falúa salvavidas de algún barco de ultramar y, quién sabe por qué caminos de la vida o los ríos, recaló en Mercedes y comenzó a navegar con el nombre de *Junco*. Estaba equipada con un motor Renault 4 cilindros del año 1909, tenía 9 metros de eslora y 1,80 de manga. Por 1953 Nelson Frabasile se la adquirió a su amigo Herrera y, un año más tarde, este me la vendía al ser trasladado a Montevideo por su trabajo bancario.

La embarcación fue reformada, se la dotó de cabina y se le cambió el nombre: desde entonces se la conoció como *La Gaviota*. Todo el trabajo se hizo en una carpintería de la calle Ferrería entre Sarandí y la actual Braceras, cuyo propietario era Corario *Coro* Bojorge.

Después de grandes esfuerzos botamos *La Gaviota* en el antiguo paso de las Balsas con el estallido de una botella de champán a cargo del entusiasmado Frabasile. Ahí comenzó un constante peregrinaje por el río Negro, recorriendo desde el Salto Chico, aguas arriba de la desembocadura del arroyo Cololó, hasta el Yaguarí.

Es sumamente difícil contabilizar la gran cantidad de viajes e incursiones que la lancha realizó por el río Uruguay, donde llegamos desde Concepción del Uruguay hasta Nueva Palmira. Además hicimos travesías por el río Gualeguaychú hasta la ciudad del mismo nombre, por el San Salvador hasta Dolores, por el delta del Paraná desde el Martínez o el Ñancay hasta Zárate y San Fernando. Y, por muy poco, no se concretó

un viaje al Paraguay, precisamente al Pantanal y su puerto, Cáceres, hoy considerado una de las cabeceras de la hidrovía Paraguay-Paraná, en pleno Mato Grosso brasileño.

Sin exageración, ninguna embarcación de ese tipo ha navegado tanto. En su currículum no debe faltar el recordado viaje para esperar en la boca del Yaguarí al presidente argentino don Arturo Frondizi, quien llegó en 1961 para observar los trabajos de sondeo realizados en el río Negro por la draga reguladora argentina.

Durante la creciente de 1959, precisamente el 14 de abril, una lancha semihundida del Club Remeros de Mercedes le abrió un rumbo y esa noche *La Gaviota* se hundió. Muchos pronosticaron su fin, pero se equivocaron: al año siguiente la lancha volvía a navegar y seguía siendo noticia. La mayor creciente de la historia duró varios meses, pero al bajar las aguas la embarcación quedó en lo que era el varadero del Club Remeros, y allí pacientemente se comenzaron los arreglos. Para reparar el casco fue fundamental la colaboración del carpintero de ribera Ricardo Pica, mientras que en el motor trabajaron varios, pero la pieza clave fue Augusto Buzón.

Las dificultades económicas se superaron con voluntad y solidaridad, aunque los trabajos debieron detenerse en repetidas oportunidades. No obstante, en abril de 1960 *La Gaviota* estaba pronta y para estrenarla se realizó como prueba de fuego un viaje al Club San Fernando, en la zona del Tigre del delta del Paraná, que contaba por aquellos años con 11.000 asociados.

La tripulación sufrió varios cambios y deserciones. Al final, salimos el Negro Rivas, petiso y carnicero, Augusto Buzón (*Tarro de Grasa*), hoy fallecidos, y quien relata estas memorias. El resto desconfiaba y, por las dudas, varios, entre ellos el Tono Musio y el Sapo Balardini, se fueron vía Carmelo-Tigre

para comprobar si verdaderamente llegábamos. Finalmente pudieron ver a la vieja lancha meciéndose tranquilamente amarrada a unos de los muelles del aristocrático Club San Fernando.

Los preparativos tuvieron un tinte novelesco por las dificultades que atravesamos, derivadas en su mayoría del aspecto monetario. Cuando no faltaba dinero (cosa rara), faltaba tiempo, pero nunca faltaron ganas y nunca nadie se dio por vencido.

Puerto Aldao

Munidos de cartas náuticas del delta y de una brújula que nos había prestado Cacho Álvarez, el toldero, a las once de una noche de abril zarpábamos desde la playa de Los Miches. No era caprichosa la idea de salir tan temprano, o tan tarde: como se preveía buen tiempo, el objetivo era estar de madrugada en el río Uruguay para realizar el cruce.

El viaje por el río Negro no ofreció inconvenientes y como a las dos de la mañana pasábamos frente a la villa de Soriano. De ahí tomamos por la boca Falsa y por el canal de la isla Pepe Ladrón Grande en busca de la desembocadura del San Salvador. Tuvimos una pequeña varadura al no tomar bien el rumbo, pero poco después llegábamos al muelle del puerto Aldao, donde hoy se encuentra el balneario La Concordia. Ya con las barras del día, comenzamos la travesía del río Uruguay.

El amanecer en el río de los Pájaros Pintados es un espectáculo inigualable. En esa zona el ancho es de casi 17 kilómetros, que a la marcha de *La Gaviota* cubriríamos en una hora y algo.

El río era un espejo, pero a poco de iniciar el cruce se nos rompió la bomba de agua del motor, lo que nos retrasó. Buzón, el maquinista, hombre de muchos recursos, inventó un

complicado pero ingenioso sistema mediante el cual, con ayuda del Negro Rivas, se pudo suministrar agua al motor. Al timón, yo trataba de acortar las distancias para llegar lo antes posible a la costa argentina. Ya en el arroyo Martínez tomamos por el Sagastume y atracamos en el primer muelle, donde fuimos diligentemente atendidos por una pareja de alemanes que se habían afincado en la zona. Nos dieron las indicaciones del caso y la señora nos acompañó mientras Rivas quedaba en la lancha.

Salimos con Buzón y la señora por un camino isleño, sorteando canales y zanjones para llegar a Paranacito, un caserío que en la actualidad cuenta con puentes y conexión con Gualguaychú y está bastante poblado. Allí conseguimos un mecánico que inmediatamente nos remolcó con su lancha. Ya en su muelle solucionó el problema: el eje de la bomba estaba roto y requería una soldadura. Nosotros llevábamos provisiones y le regalamos una botella de aquella caña especial que venía en unos envases oscuros, y eso fue, al final, lo único que nos costó el arreglo. Lo cierto es que entre festejo y festejo nos quedamos al mediodía, por la tarde y también por la noche.

En esas poblaciones del delta, la gente tiene un sentido muy especial de solidaridad y hospitalidad. Las calles son los arroyos, todos precisan de todos y, por lo tanto, saben de necesidades. Además, la pinta de los tres navegantes y la embarcación denotaban claramente que no integrábamos el selecto grupo de ricos turistas con sus lujosos cruceros. Éramos, ni más ni menos, como ellos mismos, y fue así que le pegamos de punta todo el día con asado de carpincho y pescado, todo regado con un muy buen vino. Contábamos cosas nuestras y escuchábamos anécdotas e historias del delta, que las hay muchísimas. Estábamos en el País de los Matreros, al decir del escritor entrerriano Fray Mocho.

Por los arroyos del delta

A la mañana siguiente, no bien nos levantamos, salimos a navegar por esos interminables canales. En el viaje desayunamos con asado de carpincho frío.

El río Paraná, tercero en el mundo por su caudal, comienza su larga y turbulenta trayectoria de más de 3.000 kilómetros navegables al formarse, en territorio brasileño, de la unión de los ríos Grande y Paranaíba. Casi en la mitad del recorrido, al encontrar el Iguazú, entra en territorio argentino, sirviendo de límite con la República del Paraguay. Antes de llegar al Iguazú tiene la represa hidroeléctrica más grande del mundo, Itaipú, que pertenece a Paraguay y Brasil y genera 12.000 megavatios de energía eléctrica. Más adelante, pasando la ciudad argentina de Posadas y la paraguaya de Encarnación, se construyó la represa de Yaciretá, con su esclusa pasabarcos. Ese tramo entre Ituzaingó y Posadas es el más comprometido, porque en la zona el alto Paraná tiene características muy especiales. Su fondo es de piedra y evoluciona en forma sinuosa y con curvas de poco radio, lo que hace peligrosa la navegación, a lo que hay que agregarle que la fuerte correntada, a veces atravesada, alterna tramos normales con otros de fuerte declive.

Las represas de Itaipú y Yaciretá han permitido la regulación de las aguas, pero, al igual que en el río Negro, en desmedro de los legados de la naturaleza. Yaciretá se alza justamente en la zona de los rápidos de Apipé y el paso Carayá, los determinantes de este río. Antiguamente, para subir los rápidos de Apipé (kilómetro 1410 del Paraná) había dos caminos. Uno de ellos era para los baquianos habilidosos y para buques solos pero con un muy buen motor: todo consistía en romancear la costa a lo largo de la isla. Al embestir las rocas de la costa, la

corriente creaba remolinos que llegaban en muchos casos a invertirlas. Gracias a esas corrientes invertidas, seguramente los indios de las misiones guaraníes subían la zona a remo. El segundo camino era, después del año 1930, subir contracorriente por el llamado *espiador*. Era un pontón que se fondeaba aguas arriba del rápido y que llevaba el ancla atada a un grueso cabo de acero, enrollado en el carretel de un poderoso guinche accionado a vapor mediante una caldera a leña. El patrón del espiador se dejaba arrastrar por la corriente hasta aguas abajo de los rápidos. En ese lugar y con aguas menos correntosas, pasaba amarras al subir, lo tomaba al tiro corto, con cables cruzados para que no se desviara, ponía en funcionamiento su caldera, viraba el guinche, y el conjunto de espiador y buque subían hasta donde, en aguas más calmas, el buque se desprendía para continuar su marcha.

Todos estos datos provienen de viejos baquianos o de sus hijos y nietos. En la zona de la actual represa de Yaciretá, fundamentalmente en la localidad de Ituzaingó, estas cosas se cuentan con lujo de detalles. Se debe agregar que a muchos buques del alto Paraná se les colocaba un patín de acero de unos 10 centímetros de alto por 50 de ancho, soldado al derecho de popa, que servía para que el buque de bajada, si tocaba el fondo de piedra, pegara un salto y de esa manera salvara el casco y la pala del timón. Al navegar a favor de la corriente no había forma de controlar la embarcación, y este ingenioso sistema daba seguridad. Debía de ser un espectáculo imperdible, si a todo eso le agregamos que había baquianos que, a la mitad del paso de Carayá, dejaban que el casco se atravesara y, entrados en la curva final con la proa que casi miraba hacia abajo, enderezaban el buque y salían del paso velozmente. Eran tiempos heroicos, cuando los turcos conchababan obreros para los obrajes

del Iguazú. El salteño Horacio Quiroga inmortalizó a esos afiebrados personajes en sus inigualables cuentos de las selvas misioneras.

En los últimos tramos, el Paraná, ya más apacible, deposita en las zonas bajas el sedimento traído en su camino, generando bancos, juncales e islotes que han dado lugar al sinnúmero de islas que forman el grandioso delta. El delta del Paraná crece a razón de unos 50 metros por año, en peligroso ataque al puerto de Buenos Aires. Se estima que lo integran más de 350 ríos y arroyos que unidos alcanzarían una extensión aproximada de 2.400 kilómetros.

La Gaviota estaba navegando por ese coloso. Comimos al mediodía en el Paraná Miní, cruzamos el Paraná de las Palmas con su imponente anchura y correntada y al caer la tarde entrábamos en el río Luján. A todo esto hacía ya rato que veníamos con una falla en el carburador. Hay que tener en cuenta que, a medida que uno se acerca al Tigre, el tránsito de embarcaciones aumenta, y sobre todo en el Luján, por lo que se debe tener un gran cuidado. El Luján es angosto pero sumamente profundo y barranca a pique. La marejada que forman las embarcaciones que van y vienen lo transforman en un curso que no es para estar parado, razón por la cual nosotros apuntábamos a llegar aunque fuera fallando.

Pero no pudo ser: el motor se detuvo. Con un golpe de timón logramos llegar a un muelle, pero el timón se trancó en una cadena y se rompió. Ya nada había que hacer: sin timón no se puede navegar y caía la noche. Con el Negro Rivas fuimos a hacer los trámites correspondientes mientras Augusto Buzón quedaba al cuidado de la lancha.

El ingenio de un hombre

Habíamos hecho un fondo común con el dinero. De esa manera, uno solo era el que pagaba todo y el gasto era equitativo entre los tres. Partíamos del supuesto de que siempre andaríamos juntos. Rivas era quien guardaba la reserva.

Buzón había puesto la cuota parte correspondiente, pero además de eso no llevaba ni un solo peso encima. Los trámites en la prefectura, por más que tratamos de apurarlos, nos llevaron su tiempo. Cuando regresamos al muelle donde habíamos amarrado *La Gaviota*, ¡no había nadie!, pero la sorpresa mayor fue constatar que estaban todas las cosas en orden, hasta los zapatos. A Buzón lo habíamos dejado descalzo, con los pantalones arremangados, en camisilla y todo engrasado, debido a las fallas del motor y a su propia manera de ser. La camisa y el saco de nuestro amigo estaban en la lancha. Sin ellos y ni un peso en el bolsillo, ¿adónde podría haber ido? Las posibilidades eran dos: o lo habían llevado preso o se había caído al agua. El río Luján es más hondo que ancho y Buzón nunca supo nadar...

Estábamos en esas cavilaciones cuando oímos una voz desde el muelle: "Vení, pagá en el boliche de enfrente". Era Buzón que se había cansado de esperarnos y había pedido fiado. Al cruzar la costanera del Tigre, entró a una confitería y con la pinta con que lo habíamos dejado, en camisilla, descalzo y todo engrasado, explicó la situación, hizo su pedido y aseguró que nosotros vendríamos a pagar. Y allí estaba nuestro compañero con varias botellas de cerveza, pizza y picadillos. Al hombre del comercio seguramente nunca le había pasado eso. La algarabía fue tal que unos parroquianos nos invitaron a una parrillada, en la que conocimos a quien al día siguiente nos arreglaría el timón, hombre que visitaba Mercedes desde hacía ya muchos años.

Augusto Buzón era sin ninguna duda un hombre de variados recursos, tal vez heredados de su padre, don Cirilo Buzón, que en una oportunidad llevó un caballo del hipódromo de San Feliz de Paysandú a correr en una penca de campaña y, para que no lo identificaran, lo pintó. Por supuesto, ganó la carrera. Manolo, un hermano de Augusto —eran trillizos—, fue el encargado de escapar con el caballo una vez terminada la penca, porque con el sudor comenzaba a desteñirse.

San Fernando y Buenos Aires

Al otro día, arreglado el timón, llegábamos a San Fernando, donde nos dieron muelle y alojamiento. Ahí comenzamos nuestros diarios viajes a Buenos Aires, de donde regresábamos por la madrugada. Hicimos y pasamos por todo tipo de cosas —algunas impublicables—, desde cantar en algún boliche porteño a las clásicas salidas del Negro Rivas ("Los hombres no se compran por metros"). Hasta llegamos a perder a Buzón en pleno centro de Buenos Aires, siempre sin un peso encima. Regresamos el Negro y yo a San Fernando y pasado un rato apareció Buzón muy sonriente, contándonos cómo había hecho y remarcando: "Este pueblo lo conozco como a mis manos".

El regreso no ofreció inconveniente alguno. Pasamos la noche en la boca de un arroyo en el Paraná Guazú, donde nos deleitamos con el nocturno tráfico de barcos que venían e iban remontando el Paraná. Al otro día llegábamos a Mercedes, después de una visita a la villa de Soriano que también estuvo más que entretenida. El destino, con su inexorable ley, se llevó a dos de aquellos aventureros navegantes. Estos recuerdos son arrancados al *cuaderno de bitácora*.

La importancia de revivir lo pasado

Al leer estas historias, muchos amigos rememorarán aquellos tiempos con un dejo de nostalgia por los años que se fueron. Otros, los más jóvenes, es probable que no les den mucha importancia. Claro, hoy día, ir a Buenos Aires es como tomar un 125 en La Teja y bajarse en la playa del Cerro. Cualquiera puede ir a España o a Italia en horas, agarrar un teléfono o conectarse por correo electrónico con cualquier lugar del mundo. Pero en aquel tiempo las distancias parecían más largas: no había telediscado y la televisión prácticamente no existía. Por la ruta que navegamos de Mercedes a San Fernando, ida y vuelta, hay unos 430 kilómetros que recorrimos en 34 horas de marcha, aparte de las paradas obligadas o voluntarias. Habíamos salido el 10 de abril y el 17, a las 21:30, desembarcábamos en Mercedes.

El viaje nos había costado un total de 400 pesos uruguayos, 133 a cada uno, pesos de los años sesenta. Por dar un ejemplo, en ese entonces yo ganaba en UTE 500 pesos por mes, unos 20 por día. Es decir que no alcancé a gastar lo que ganaba en una semana. No creo que esa cuenta pueda hacerse ahora; seguramente es otra de las trabas a las iniciativas que puedan plantearse en la actualidad.

Pero de todas maneras sería bueno organizar esa clase de cruceros y, mejor todavía, con varias embarcaciones juntas. No es tiempo perdido, al contrario: conocer los legados de la naturaleza y convivir con ellos es casi una obligación; lo otro es ignorar las bellezas naturales que están ahí, al alcance de la mano. La vida es corta y hay que tratar de vivirla a pleno.

Viaje a Concepción del Uruguay

Los anhelos y deseos de conocer eran por esos años algo así como una obsesión, y estaban estimulados por el éxito obtenido en el viaje a Buenos Aires, que nos había dado mayor confianza y había decidido a los que al principio eran más bien incrédulos. De esa manera, las expectativas de vivir otras experiencias y agregar nuevos conocimientos se hicieron más fuertes entre aquellos jóvenes treintañeros de la recordada, curiosa y convulsionada década de 1960 que irrumpía en la vida social y política del país.

Así comenzamos a pensar paciente y estratégicamente en nuevos recorridos de *La Gaviota*. Estudiamos varias alternativas, entre las que teníamos un viaje a Juan L. Lacaze como primer paso para llegar a Montevideo. Pero, para realizar esa travesía debíamos vencer varios inconvenientes, y uno importante era que por lo menos teníamos que disponer de un mes. El viaje, atrevido y audaz, requería que la tripulación estuviera preparada, y la lancha bien acondicionada. Llegamos a la conclusión de que por el momento no lo podíamos realizar. Quedaba claro: *por el momento*.

Teníamos también en proyecto un viaje a Paraguay, y estuvimos muy cerca de concretarlo. Era, aunque no lo parezca, más accesible que el anterior. Había que ir hasta Zárate, en el Paraná, y ahí encontrar algún remolcador entre las diferentes embarcaciones que remontan el río, para subir luego por el Paraguay hasta Corumbá, en el Pantanal, o a Puerto Cáceres, en pleno Mato Grosso. El remolque era para evitar la correntada en contra del Paraná y el Paraguay.

La vuelta no ofrecía dificultades para navegar por nuestros propios medios, aunque fueran peligrosas las regiones que deberíamos de atravesar. Si bien el viaje estaba muy bien estudiado, otra vez la duración era un problema: había que disponer de un mes como mínimo, y de una tripulación aguerrida. En el segundo punto nos considerábamos bien plantados, pero el proyecto también debió quedar *para después*.

No hay conocimiento de que nadie hasta hoy haya realizado ese itinerario en las condiciones en que estaba planteado. Es un recorrido totalmente viable y muy interesante. Todavía se está a tiempo, porque se conservan cuidadosamente las cartas de los ríos Paraná y Paraguay.

Las principales trabas

Comenzamos a pensar entonces en llegar hasta Salto, pero achicamos las distancias y pusimos proa a Concepción del Uruguay, con un recorrido de 382 kilómetros. El mayor problema era el hecho de que todos trabajábamos y se nos hacía imposible afrontar largos recorridos; siempre a alguno se le presentaban dificultades por motivos laborales. La tripulación quedó integrada por Pedrito Fregossi, encargado de las finanzas; Mariano Méndez, maquinista; Juancito Ramírez, cocinero; Ricardo Pica y el Guara Domínguez, marineros, y al timón quien esto relata.

El Negro Ferrúa nos facilitó una carta de presentación para el Club Regatas Uruguay de nuestra ciudad destino, dirigida a su capitán. El 11 de enero de 1961 salimos desde la playa Los Miches a las dos de la mañana, pero a poco de marchar tuvimos que detenernos en la isla Redonda por un desperfecto en el magneto del motor. Por Mauá llamamos un coche y

volvimos con el magneto a Mercedes. Solucionado el problema, a las nueve reanudamos la marcha y a mediodía llegamos a villa Soriano. Allí tuvimos una corta estadía y a las 13:30 estábamos en el Yaguarí, donde pasamos el mediodía. A las 16:30 salíamos ya por el Uruguay.

Del Yaguarí a Fray Bentos hay 35 kilómetros por agua, pero la anchura en ciertas partes sobrepasa los 15 kilómetros. Hicimos el trayecto con viento en popa, que nos facilitó mucho la marcha, y pasamos por Fray Bentos a las 19:20. Para evitar el recorrido por la ciudad, convinimos en buscar algún puerto para pasar la noche, cosa que conseguimos en el kilómetro 102 del río Uruguay, en la isla Sauzal, aproximadamente donde hoy se levanta el puente internacional. Cuando llegamos serían las 20 horas. (Los horarios quedaron documentados en el *cuaderno de bitácora*, donde se marcaban con exactitud los tiempos, recorridos y sucesos del día.) El primer día de viaje habíamos tenido un solo inconveniente. La disciplina funcionaba perfectamente, en la villa solo nos habíamos detenido 30 minutos y Juancito se había lucido con la primera comida.

El viaje del Yaguarí a la boya 90, bifurcación a Gualeguaychú, frente a Fray Bentos, fue espléndido. Pero nos esperaba una noche terrible: a causa de los mosquitos no pudimos casi ni cenar ni dormir, y la única forma de defendernos de la plaga fue meternos en el agua. Decidimos navegar algo, pero no podíamos aventurarnos mucho en lugares que no conocíamos. Por otra parte, los mosquitos tienen la rara habilidad de embarcarse y es una verdadera batalla sacárselos de encima. Llegada la madrugada pudimos descansar algo y a las 8:45 estábamos de nuevo en marcha. Pasamos la boya 127 y antes de las 13 arribábamos al puerto Cupalen, frente a la isla Colón, donde almorzamos opíparamente.

A las 14 horas reanudamos la marcha. Pasamos a las 16:50 frente a la desembocadura del arroyo de la China y, tomando por el canal Itané, que separa el puerto de Concepción de una isla —como la de Mercedes pero más grande—, continuamos navegando frente al puerto de Concepción del Uruguay hasta llegar al arroyo en cuya boca se encuentra el Club Regatas Uruguay.

Los recuerdos de Artigas

La primera parte del viaje la habíamos realizado por la costa argentina. El río Uruguay es muy cautivante: tiene más de 40 islas en ese trayecto hasta Concepción del Uruguay. Algunas son enormes, como La Filomena, la Colón, la del Burro frente a Nuevo Berlín, San Lorenzo, la isla Rica, la Jaula del Tigre, la Cupalen, San Genaro, Dolores, Cambacuá y una infinidad de islotes más pequeños y pintorescos.

El intenso tráfico de cabotaje argentino mostraba que el puerto de Concepción es el más importante de la mesopotamia entrerriana sobre el río Uruguay. Tiene más de 500 metros de largo en la ciudad y es muy interesante apreciar todo ese colorido movimiento que desgraciadamente no se ve en la costa uruguaya. Tenemos un cabotaje abandonado, y de esa forma desperdiciamos uno de los medios de transporte más económicos y eficaces. A pesar de todo, hoy existen fundadas esperanzas de que la navegación por el río Uruguay reciba un impulso que será fundamental para los intereses nacionales; es más, la única forma de integrar al país en forma efectiva es por el río Uruguay.

La ciudad de Concepción del Uruguay, antiguamente llamada Arroyo de la China, está íntimamente ligada a los suce-

sos históricos de nuestro país. En 1815, en los tiempos de la Patria Vieja, se reunió en ese lugar el Congreso de Delegados convocado por Artigas, con representantes de las provincias que respaldaban los lineamientos dados por las Instrucciones de 1813, en las cuales se definía claramente aquel pensamiento político opuesto al centralismo porteño.

Ese vasto territorio se conocía como las Provincias Artiguistas, o la Liga de los Pueblos Libres. Eran los años del apogeo de Artigas, cuando Entre Ríos, Corrientes, Santa Fe, Córdoba, Misiones y la Banda Oriental conformaban un extenso conglomerado de ideas verdaderamente latinoamericanas. Con los actuales límites serían más de mil kilómetros cuadrados con una población que sobrepasaría los veinte millones de habitantes. Hoy, a más de 180 años de aquella gesta heroica que pretendiera poner las cosas en su lugar, los entrerrianos, correntinos y misioneros, al igual que los brasileños de Río Grande del Sur, sienten en carne propia lo que significan el centralismo porteño por un lado y el centralismo paulista por otro. Las llamadas *regiones periféricas* del Mercosur son sumamente castigadas por la concentración de capitales en las grandes ciudades.

Un club entrerriano y la tripulación de *La Gaviota*

Al presentarnos en el Club, fuimos recibidos con gran amabilidad; no hay palabras para destacar las atenciones recibidas. Nosotros también hicimos lo nuestro e invitamos a una cena a toda la Comisión del Regatas Uruguay, cena en la que Juan Ramírez Moro cocinó pollos a la portuguesa que dejaron a todos asombrados: lo querían contratar. Las siguientes cenas corrieron por cuenta de los locatarios. El último día el canti-

nero remató nuestra estadía dándonos en la práctica canilla libre. Aplicamos la regla del truco: la primera en casa.

El Guara Domínguez hacía de escobero maravillando a todos y, para completar, encontramos en la Playa del Club una billetera con dinero, que devolvimos en la cantina, con lo que ganamos la simpatía y el aprecio de todos. Por ese tiempo había en los salones y la cantina del Club unos carteles que informaban que estaba prohibido ingresar en short. La tripulación irrumpió toda de pantalón de baño y sin camisa. Era enero, y al otro día habían retirado los carteles.

Pedrito Fregossi era un administrador de novela, Juancito Ramírez dictaba cátedra en la cocina y el Guara impactaba con su cadencioso andar de comparsa carnavalera. Una tarde se apareció en el puerto una delegación del club mercedario Praga a disputar un partido de básquetbol y bochas. Me parece que el presidente de la delegación era el recordado Vazquecito. Ese encuentro no estaba escrito en ningún derrotero. Era para quedarse toda la vida.

La nostalgia de tener que regresar

Todo iba muy bien y nadie tenía ganas de volver, pero había que regresar. El 15 de enero a las 12 zarpábamos, despedidos por la sirena del Club y la de un barco fondeado en el puerto, con cuyos tripulantes también habíamos compartido gratas horas de aventura colectiva. Realmente lindo es haberlo vivido para poderlo contar!

El regreso lo hicimos por la costa uruguaya. Tras pasar por San Javier y Tres Bocas, llegamos a Nuevo Berlín, donde desembarcamos para recuperar energías. El Guara, viejo trabajador de la bolsa de trigo en el Granero Oficial, se encontró

con unos amigos y, si no lo hubiéramos obligado a seguir, todavía andábamos por ahí.

A las 20:20 llegamos a Fray Bentos, donde pasamos la noche. A las 6:15 del día 16 partíamos rumbo a la boca del Yaguarí y a las 9:30 desembarcábamos en villa Soriano. Luego de un rato, salimos a las 12:45 con la comida preparada. Para comer nos detuvimos en Mar Tiranía, frente a El Naranjo.

Estábamos otra vez en nuestro propio río Negro y ya nuestras mentes volaban tratando de atesorar los recuerdos y, más aún, buscando ideas de cómo comenzar otros viajes. Traíamos un bagaje de recuerdos que no se borrarán jamás de nuestras memorias. De tanto en tanto, al encontrarnos, surgen de inmediato las anécdotas. Las vueltas de la vida proyectaron a la mayoría de aquellos navegantes de agua dulce por otros derroteros, pero los recuerdos están ahí.

La década de 1960, aventurera, descubridora de gentes y de costumbres, de ideas, marcó a fuego a toda una generación. No se trata de quedarse a vivir con los recuerdos, sino de proyectarlos hacia el futuro, para de esa manera demostrar que los sueños son posibles. Hay mucho para realizar y es mucho lo que se espera de las nuevas generaciones.

Años más tarde, volví al Club Regatas Uruguay, pero no como turista, sino como exiliado en la Argentina a la fugaz vuelta de Perón, donde muchos uruguayos encontraron refugio ante las graves situaciones que se producían en el país. Al caminar por los pasillos y los salones del Club Regatas Uruguay, me parecía ver la inconfundible figura del Guara Domínguez con su gorra carteada, haciendo maravillas con su magia de escobero.

Naufragios en el Hum

Las embarcaciones hundidas siempre han despertado una gran curiosidad, no solo entre la gente del río sino también en todos aquellos que se interesan por los recuerdos y anécdotas que los accidentes evocan. Al son del misterioso embrujo de navegar, cada barco tiene su historia, y más todavía las viejas embarcaciones.

El tráfico de embarcaciones por el río Negro tuvo su auge entre los años 1920 y la década de 1940. A partir de entonces, lenta y progresivamente, fue desapareciendo, pero no solo del río Negro sino también de todo el escenario nacional, debido a la competencia primero del ferrocarril y después del transporte carretero. Ciertamente, era una política equivocada que daba cabida a oscuros intereses internacionales. En la actualidad, en todo el mundo se propicia el transporte intermodal, es decir, la interconexión entre el camión chico, el ferrocarril y las vías fluviales.

De esa forma, hoy oímos hablar de la hidrovía Paraguay-Paraná, de la navegación por el río Uruguay en más de 850 kilómetros, del San Salvador que cada día se utiliza más, del aprovechamiento de la cuenca del río Negro, de proyectados puertos y del acondicionamiento de otros, de la reactivación del ferrocarril y de nuevos ramales, todo en aras de la competitividad. El parque náutico deportivo de los clubes del delta del Paraná mantiene su real importancia. En Montevideo algo de eso se nota, pero en los ríos del interior es evidente su disminución.

Por los años treinta el río Negro era surcado por cerca de 300 embarcaciones al año, cargadas de carbón, leña, lino, trigo y diferentes mercaderías. El *Fábrica Nacional de Papel*, que calaba 13 pies (cuatro metros); el *Guemes*, de 11 pies, que traía carbón para el filtro; *Don Rafael*, de nueve pies, y *La Libia*, de 350 toneladas, eran algunos de los barcos que surcaban sus aguas. Cuatro dragas holandesas trabajaban en el canal. Hoy una embarcación de seis o siete pies puede tener dificultades para llegar a Mercedes.

Desde *La Santiago* a la *María Rosa*

Según parece, la primera embarcación que surcó el río Negro fue la *Santiago*, en 1520, al mando de Juan Rodríguez Serrano. Se supone que este barco, perteneciente a la flotilla de Magallanes, naufragó en el golfo de San Jorge, en las costas de la actual Patagonia argentina. Desde entonces fueron muchas las naves que subieron y bajaron, y también hubo varios naufragios. El recuerdo guarda unos pocos nombres, pero vale la pena evocarlos.

A la altura de la isla El Vizcaíno, hay dos cañoneras que podrían pertenecer a la escuadra que atacó la villa Soriano en 1811, al mando de Michelena. Hasta 1900 los datos son difíciles de recabar, pero en adelante tenemos varios: el *Vinagre* se hundió frente a la isla El Naranjo, patrocinado por Estanislao Simón y Gómez, padre del Tito Gómez, que durante años trabajó colmenas en la isla. El *Republicano*, naufragó frente a la isla El Lobo, en el paraje conocido como El Eucalipto, en 1932. Su patrón era Manuel Herrera y su propietario, el padre del Cacho Álvarez, de la calle Artigas y Detomasi, conocido comerciante mercedario que durante años fabricó toldos, dueño

de los yates *Sempre avanti* y *Portimao*. El *César Villegas* y el *Dos hermanas* se hundieron frente a la isla El Vizcaíno, ya en el río Uruguay. El *Cabo Blanco*, un barco grande, ancló en la Zanja Padilla, donde hoy día luce gallardo y majestuoso el Club Remeros de Mercedes, precisamente donde se ubica la piscina. Ese cañadón totalmente rellenado y entubado tenía por entonces ocho metros de profundidad. Con las maderas del barco, su patrón, un italiano de apellido Basso, construyó el rosedal de la Rambla mercedaria.

La Lala, que por años estuvo semihundida junto al muelle chico del puerto de Mercedes, naufragó en 1930, cargada de piedras, a la altura del muelle 33. Don Carlos Poletto, quien por años navegó con el *Don Leonardo* junto a su hijo Alfonso, luego de un asombroso trabajo de buzo, consiguió reflotarla y le dio muchos años más de vida. Incluso ayudó a sacar el ómnibus de ONDA en 1942, en el accidente más grave ocurrido en el río Negro. *La Lala* había sido una cañonera brasileña durante la guerra de la Triple Alianza contra el Paraguay.

La *Carolina* naufragó frente a Mercedes, aguas abajo del antiguo paso de las Balsas, donde están Los Arrayanes. El *Talar* se hundió aguas abajo de El Tacho por 1943, cuando venía con leña para el filtro de aguas corrientes. El *Charrúa*, que había sido comprado por el doctor Moura, terminó sus días en la isla del Puerto; el *Miguel Ángel*, del brasileño Marín, en la isla Redonda, con la creciente de 1959; el *Maipú*, frente al puerto de Mercedes; *La Flor de la Esperanza*, en la cañada del Palo Alto. En 1946 una lancha de la Jefatura de Policía se prendió fuego en Asencio, en muy extrañas circunstancias. El *Torero* se hundió frente al Club Remeros Mercedes; hacía viajes de ida y vuelta a Paso de los Toros, con mercaderías y pasajeros; tenía dos motores y sus hélices estaban protegidas por

unos tubos de acero para salvarlas de los golpes en las piedras, fundamentalmente en los saltos del Cololó. *La Pamperita*, del Gallego Facal, naufragó por la isla Barrientos y, si mal no recuerdo, se ahogaron dos personas. Frente a la isla El Infante, hasta no hace mucho todavía se distinguía la popa de *La Emperatriz*.

La Gaviota y la *Santa Catalina*

La Gaviota, una lancha de 9,50 de eslora, se hundió en los "viraroses" del Club Remeros de Mercedes con la creciente de 1959. Una lancha del Club le abrió un rumbo, pero al bajar las aguas pudo ser reparada con grandes sacrificios y continuó navegando por los ríos de los alrededores, hasta que terminó sus días contra el puentecito de la isla de la villa Soriano. Con esa lancha remolcábamos una chata que cargaba ocho toneladas, la *Santa Catalina*, de Colacho Cherizola. Se hundió frente a la islita de la villa con un fuerte viento norte y se rescató en una interesante operación que llamó la atención de los vecinos.

El petrolero argentino *Punta Cigüeña* se dio vuelta campana frente a la isla El Lobo; fue reflotado tiempo después con una interesante obra de ingeniería. De las tres chatas de hierro que pertenecieron a don Manuel Montans, una se hundió frente a Nuevo Berlín y otra, *La Nova Gradesca*, barco del Club El Ayuí, frente al propio Club. La abnegada tarea de los hombres que presidió don Ulises Farías logró nuevamente ponerla en circulación, para lo cual contaron con la invalorable colaboración y experiencia del *Feliz Fortuna*, embarcación que es un símbolo, pues ha superado todos los avatares del cabotaje nacional y todavía presta funciones en el río Negro, el Uruguay y el San Salvador.

El Viejo Pirata, que pertenecía a los recordados Martín Dudoy y Ruben Argenta, se hundió en el antiguo paso del autobalsa de la calle Gomenzoro, pero fue reflotado, recaló en el arroyo Dacá y después fue llevado a tierra. El popular Club El Surubí tenía como orgullo la vieja balandra *Gianarelli*, que zozobró en la desembocadura del río Negro, seguramente ante una no muy feliz maniobra. Y aunque no fue un naufragio, es muy recordado el incendio del *Volga* en el antiguo varadero de Bonifacino, de la calle Zapicán de Mercedes.

Por los años sesenta, frente a la isla Las Tropas hubo un naufragio en el que falleció Mario Ferreira, *el Quemado*. Con *La Gaviota* en ese momento nos encontrábamos detrás de la isla, sobre las costas del departamento de Soriano, y oímos los gritos, pero no nos dimos cuenta de lo que estaba pasando. De todas maneras no habríamos llegado a tiempo. Los tripulantes de *La Gaviota* éramos el Lito Rivarola, peluquero de Zapicán y Roosevelt, el Pocho Fernández, Juancito Ramírez y quien esto relata. Nos quedó un sabor amargo al volver a Mercedes y enterarnos del accidente.

Últimamente ocurrió el hundimiento del *Grito de Asencio* y de la arenera municipal *María Rosa*, donde pereció el hijo de un gran amigo y compañero de trabajo, Humberto Sosa. Pero, al contrario de lo que podría parecer, cada accidente une a todos los que gustan del río y los impulsa a continuar navegando y forjando las historias que seguirán enriqueciéndose por los años de los años.

Dolores
y su fundación

Al visitar el balneario La Concordia, que se levanta majestuoso junto al río de los Pájaros Pintados, se puede observar un cartel que dice "Puerto Aldao", con el antiquísimo muelle de madera que se pretende utilizar como rampa para botar embarcaciones.

Esa designación tiene una relación directa con la ciudad de Dolores. Antiguamente el lugar se llamaba Puerto Gareta, por ser este el apellido del propietario de esas tierras, y al pasar a manos de Manuel Aldao tomó el nombre del nuevo dueño.

Dolores hoy se levanta floreciente junto a la costa del río San Salvador, su lugar desde el 22 de setiembre de 1801. Pero su origen se remonta a 1754 y no allí, sino en las costas del arroyo Espinillo, a unas dos leguas de su desembocadura en el río San Salvador.

Si bien estas memorias son relativas al río Negro, nadie pone en dudas la íntima relación histórica que tiene la ciudad de Dolores con Mercedes, con lo que tampoco escapa el río San Salvador. Son muchos los hechos que los unen. Los datos que a continuación se van a manejar surgen de viejos escritos del archivo parroquial Nuestra Señora de los Dolores, libro de Santo Domingo de Soriano, Archivo General de la República Argentina y Curia Eclesiástica de Buenos Aires, recopilados en un interesante estudio de la señora María E. Hirschy publicado hace más de cuarenta años, como también de varios artículos periodísticos.

Lo que aquí se expone puede ser discutido, sobre todo cuando se refiere a la fundación de la ciudad de Dolores, debido a que los documentos de aquellos años son algo confusos y en ellos campea el interés personal de los dueños de las tierras. Hay también distintos puntos de vista sobre cuál habría sido el mejor lugar para ubicar definitivamente el pueblo. De todos modos, nada de eso desmerece la lucha de aquellos heroicos primeros pobladores, sean del Espinillo, de Puerto Aldao o de actual ciudad de Dolores.

Roberto Sari Torres ha investigado sobre el tema en su libro *Génesis de un pueblo, del Espinillo a Dolores*. Aunque estas memorias pueden contradecirse en ciertos puntos con ese profundo estudio, no está en mi ánimo crear una polémica. Aunque nací casi en las orillas del arroyo Espinillo, pasando el cerro de la Escuela de Belén por el camino del Medio, solo viví en ese lugar poco más de un año; después resulté mercedario por adopción y, desde hace ya varios años, montevideano por necesidad. Roberto Sari Torres, en cambio, es doloreño de pura cepa.

Tierras muy codiciadas

Allá por 1750 había en la zona muchas estancias. La proximidad de Buenos Aires, la gran cantidad de ganado, la hacienda reyuna (sin marca), numerosos ríos y arroyos y buen monte lo hacían un lugar muy codiciado.

Cerca de la costa del arroyo Espinillo, sobre su margen izquierda, a unas dos leguas de la desembocadura del arroyo en el San Salvador, existía un muelle que daba funcionamiento a un alambique. En algún lugar de esos, don Manual Sarambión instaló una pulpería. El negocio fue seguramente el origen de

una población. Ya hemos visto que varias poblaciones se crearon alrededor de las pulperías y las iglesias.

La cosa fue que don Manuel trajo por 1754, seguramente de algún navío que atracó en la villa Soriano, una pequeña imagen de Nuestra Señora de los Dolores y la instaló en uno de los ranchos, que destinó exclusivamente para oratorio. Ya estaban dadas las condiciones para el asentamiento de un rancherío.

Por entonces las pulperías eran muy numerosas, tanto en Montevideo como en la campaña. En las villas y pueblos eran el lugar obligado, no solo para venta de efectos varios, sino también para la negociación de los frutos del país, cuyo intercambio se operaba muchas veces mediante el trueque. Eran al mismo tiempo almacén, bar, ferretería y tienda y, por desgracia, a menudo también casas de juego y otras cosas. Se proveían desde Montevideo mediante carretas que llegaban a los pueblos y a los ranchos perdidos del territorio. Una pulpería bien servida tenía aceitunas, yerba, tabaco, ponchos y vicharas, aguardiente, zapatos, cuchillos, argollas de mano, sombreros, collares y caravanas, hilo, pañuelos, raso, fuentes, chucherías, azúcar, fariña y guindados.[1]

De dónde se le ocurrió al pulpero don Manuel traer una imagen de Nuestra Señora de los Dolores es algo que solo entra en el terreno de las especulaciones, pero lo cierto es que desde ese momento y hasta 1801 comenzaron los dolores para aquellos sacrificados vecinos. Por esos años un barco llamado *Nuestra Señora de los Dolores* recalaba en ocasiones en la villa de Soriano, y ese podría ser el origen del nombre.

[1] Lucía Sala, N. De la Torre, Julio C. Rodríguez: *Estructura económica-social de la Colonia*, Pueblos Unidos, Montevideo, 1967.

El lugar resultaba inadecuado porque el arroyo era pantanoso; agua de buena calidad solamente había en el San Salvador o el Uruguay. De todas maneras, el pueblo crecía, los vecinos acudían al oratorio y, si llegaba a pasar algún cura, daba misa. Los comandantes militares, jueces y recaudadores vivían cada cual en su estancia "para no padecer tantas penurias". "Esta situación solo sirve para capa de contrabandistas y hombres vagos", dice un informe enviado al obispo; "pueblito sin autoridades, pero con varias pulperías".

En 1772 llegó de visita el obispo de Buenos Aires, Manuel A. de la Torre. Había viajado embarcado a villa Soriano y de allí en dirección a Colonia pasó por Espinillo. Los vecinos de inmediato acudieron a visitarlo y le solicitaron un cura para el pueblo. La iglesia más próxima era la de Víboras, muy cerca de lo que son hoy Nueva Palmira y Carmelo. Los contundentes argumentos esgrimidos por los habitantes del pueblo convencieron al obispo, quien prometió dividir el curato de Víboras y crear el de Espinillo. Los vecinos no salían de su asombro y se comprometieron a levantar, según las posibilidades de cada uno, una capilla de ladrillo y teja.

Con la anuencia del virrey, el obispo cumplió lo prometido: se creó el partido y curato del Espinillo y se designó al franciscano Francisco J. Cuestas para inaugurar la parroquia y dar a conocer los límites correspondientes. Pero los celos e intereses suscitaron continuos litigios entre el curato de Víboras y el de Espinillo, llegando a Buenos Aires continuas reclamaciones y alegatos.

El 7 de setiembre se nombró al primer cura titular, Juan José Rodríguez Pestaña, recién ordenado, joven dinámico y decidido. Permaneció solamente dos años y medio al frente

de la parroquia, pero la huella de su paso llenó más de dos décadas la vida de Espinillo, y hoy, transcurridos doscientos años, habría que pensar en lo que podría haber sido Dolores si los mezquinos intereses particulares no hubieran interferido con las buenas intenciones de aquel curita.

Un día Rodríguez Pestaña reunió a la salida de misa a los vecinos. Al parecer, la sacristía y la pieza donde él vivía se llovían como afuera y necesitaban urgentes arreglos. Los vecinos opinaban que para construir una iglesia era preferible Puerto Aldao, y decidieron mudar el pueblo a las costas del río Uruguay.

La primera mudanza

A la reunión concurrieron, entre otros, el alcalde Fernando Vélez y Manuel Aldao. Se cuenta que el vasco Aldao salió muy indignado de la reunión. Podía ser muy católico, pero de ahí a dejar que un pueblo se instalara en sus tierras...

No hay nada más complicado que una mudanza. Ni pensar en lo que puede ser mudar un pueblo y, sobre todo, allá por 1782. Los medios de transporte eran totalmente precarios; ni siquiera podemos imaginarnos cómo serían los caminos, y a los enseres, puertas, ventanas, gallinas, vacas y loros había que agregar a los muertos queridos. Era costumbre de la época enterrar a los difuntos junto a la iglesia y nadie dejaba a un muerto solo.

Allá marcharon el curita Rodríguez Pestaña y sus seguidores con la imagen de Nuestra Señora de los Dolores a las costas del río Uruguay. El pueblo se fue tras de su iglesia parroquial a Puerto Aldao, el lugar más ventajoso de la zona para su prosperidad y comodidad, con sus naturales comuni-

caciones por agua y mayores facilidades de toda clase para vivir y progresar.

Pero, como toda medida revolucionaria, la mudanza tenía sus detractores, atizados por Manuel Aldao y Juan de Aguirre, quienes el 11 de octubre de 1782 presentaron un escrito en Montevideo contra el cura Rodríguez Pestaña. Mucha influencia tenía esa gente, pues en tan solo una semana, el 18 de octubre, el virrey ordenó tomar declaraciones a los vecinos más "caracterizados": los estancieros. El verdadero pueblo fue ignorado. Las cosas por esos tiempos eran así y algunos de esos rasgos todavía se mantienen. El 18 de diciembre el curita se limitó a responder que "a la gloria de Dios se motivó a ello", que era todo lo que tenía que decir, y firmó su declaración. Las presiones de los poderosos se imponían, el cura no se defendía y cargaba sobre sí toda la responsabilidad en un altivo silencio.

Aldao y Aguirre siguieron el pleito. Acusaron al cura en Espinillo ante el alcalde, en Víboras ante el comandante militar, en Montevideo ante el abogado fiscal y en Buenos Aires ante el virrey y el obispo. El fiscal pidió la separación del cargo, pero el cura renunció en marzo de 1784.

Vuelta al Espinillo

El 31 de marzo de 1784 se ordenó el traslado del pueblo desde Puerto Aldao al antiguo lugar del Espinillo. ¡Otra mudanza con todas las cosas y los muertos queridos! Dos años hacía que habían abandonado el lugar y su regreso seguramente tenía la cara de la derrota. Juan de Aguirre construyó los cimientos de la capilla, pero la obra se detuvo porque los vecinos se negaron a contribuir: solo querían levantar su iglesia y su pueblo en el rincón de Aldao. El descontento de los mora-

dores en el Espinillo se agravó porque el dueño de las tierras les empezó a cobrar arrendamiento. Finalmente, el vecino don Antonio Vivero, asumiendo la representación de los pobladores, en noviembre de 1792 solicitó al virrey el traslado a las costas del Uruguay o a las costas del San Salvador.

El virrey Arredondo pidió informes a los curas que habían estado en Espinillo y todos coincidieron en que el mejor lugar era Puerto Aldao, pero el traslado no se concedió. Los estancieros volvieron a influir, pero, como los pobladores ofrecieron pagar todos los gastos del templo nuevo y del traslado, el obispo no encontró inconveniente y otorgó su licencia. El expediente pasó entonces al virrey Pedro de Melo para que diera su anuencia, pero este volvió a negarla, mientras los vecinos seguían insistiendo. A los intereses personales se agregaba otro condimento: *la burocracia*.

En la costa del San Salvador

En abril de 1796 llegó como cura al Espinillo don José Redruello, quien replanteó el traslado al Puerto Aldao. Pero para entonces el dueño de las tierras era Manuel Ferreira de la Cruz, quien supo de estas intenciones y se adelantó ante el virreinato para inclinar voluntades a su favor. El resultado fue que el traslado se autorizó, pero no a Puerto Aldao sino a las costas del San Salvador.

Se delineó el pueblo, se repartieron solares a los vecinos, y el 22 de setiembre de 1801, en solemne procesión desde el Espinillo, todos se dirigieron a su nueva sede en la margen izquierda del río San Salvador. En una carreta engalanada iban la imagen de la Virgen y los vasos sagrados. En carro, a caballo o a

pie, todo un pueblo lleno de optimismo, después de casi cuarenta años de penurias, iba a establecerse en su lugar definitivo.

El 18 de junio de 1815, es decir, 14 años después de la segunda mudanza, el cura Dámaso Antonio Larrañaga, de regreso de su viaje a Paysandú, salió de Santo Domingo de Soriano dispuesto a recorrer cuatro o cinco leguas hasta el San Salvador. A las dos leguas y media pasaron el Bizcocho por un buen paso, sobre el cual estaba "la estancia La Virgen", siguieron después la cañada Magallanes con "buen paso" y a poco empezaron a ver "el Pueblo y el río San Salvador".

Larrañaga anotó que "el paso frente al pueblo está a nado y se necesita bote", por lo que debieron ir más arriba, hasta el "Paso de la Cruz" —seguramente donde es hoy el paso Ramos—. De entrada fueron a "la casa del cura interino", Mariano Piedrabuena, conocido por ser hermano de Francisco José Lamas. Se les ofreció mate, café, licores, cigarros, a lo que se asoció todo el pueblo, y en la cena llegaron presentes en abundancia y todos "los vecinos respetables". El trato fue muy bueno y lleno de chistes. El pueblo era pequeño, de unas veinte familias, todas en rancho de paja pero "con cerco tomando a calle a cordel. [Había] un horno de ladrillo y se principia[ba] a construir casas de ese material".

La iglesia también era de paja, de unas 16 varas, blanqueada por dentro, con un solo altar con un gran nicho donde estaba "la patrona, que es una Dolorosa", de muy buena escultura. El puerto estaba a 15 cuadras. Los vecinos se quejaban de las mudanzas que debieron soportar, del Espinillo al río Uruguay, vuelta al Espinillo y después al San Salvador.

El cura Larrañaga tomó partido: el lugar debía haberse emplazado sobre el río Uruguay, con mejor agua, leña y pescado en abundancia. En cambio, estando sobre el San Salvador, la

gente tenía que gastar para ir a Colonia y pagar a real y medio cada cuero que exportaba. A las diez de la mañana del 19, después de un buen almuerzo, salieron el cura, el comandante y otros vecinos para la posta del Espinillo, a tres leguas, pasando a media legua la cañada Fulgencio. Así queda demostrado, y con un insospechable testimonio de la época, que Espinillo no era tan chico y que las mudanzas y contratiempos existieron realmente. El lugar donde estaba ubicado el pueblo es seguramente muy difícil de determinar, pero relataré una anécdota que me tocó vivir hace más de sesenta años.

El paso del Espinillo estaba, si mal no recuerdo, sobre el lado de arriba del actual puente de la ruta 21. Para entrar y cruzarlo había que pagar peaje a un señor que se decía dueño del paso, y se comentaba que este era un vestigio del antiguo Espinillo. En realidad, no es probable que el pueblo estuviera en ese lugar, sino, seguramente, más hacia el río San Salvador, pero bien pudo ser ese lugar la posta donde Larrañaga almorzó en 1815. La travesía la realicé con mi madre en el recordado ómnibus de Pacilio y Sosa, en viaje a Nueva Palmira.

La relación de la pulpería de don Manuel Sarambión, Espinillo, Puerto Aldao y la Dolores actual queda demostrada desde que don Manuel trajo a Nuestra Señora de los Dolores, cosa que también corrobora Larrañaga. Y no debería olvidarse al cura Rodríguez Pestaña, que al fin de cuentas fue quien alimentó, en afán de mejorar las cosas, todos estos contratiempos históricos.

Hoy Dolores está en su lugar y La Concordia en Puerto Aldao. Cabe preguntarse qué puerto habría sido Dolores sobre el río Uruguay y la boca del San Salvador, hasta hoy utilizada como resguardo natural por las embarcaciones que navegan el

primero. Muy probablemente Dolores sería el más importante puerto del litoral. No obstante, en su actual posición la ciudad es el digno fruto de aquellos sacrificados y caprichosos primeros pobladores.

Dice en su libro Roberto Sari Torres:

A doscientos años de aquella lejana instancia oficial de fundación, permitámonos mirar con respeto, ternura y admiración la lucha por la vida de nuestros antecesores espinilleros, la valentía de sostenerlo en medio de dificultades inmensas. Aun así tuvieron tiempo y valor para soñar con un futuro mejor que aquel presente que sobrellevaron penosamente.

En aquel perdido rancherío se cultivó la semilla doloreña de este árbol de hoy, cuya sombra sostiene sobre tan humildes raíces.

JUÁN ANTONIO VARESE

Puertos del departamento de Soriano

Rambla y puerto de Mercedes
Foto: Armando López

Juan Antonio Varese

Nació en Montevideo en junio de 1942.

Escritor e investigador en temas de historia, identidad nacional y tradiciones populares.

Ha recorrido el pais en excursiones organizadas por el profesor Francisco *Pancho* Oliveras (Grupo de Estudio de Ciencias Naturales).

Estudioso de la historia de la fotografía, ha formado un archivo fotográfico con imágenes de todo el territorio nacional.

Miembro fundador de la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, se ha dedicado a rescatar las historias de la costa y a difundir la literatura marítima.

Obras publicadas dentro del tema:

- *De naufragios y leyendas en las costas de Rocha*
- *Viaje al antiguo Montevideo* (con C. Menck Freire)
- *Historias y leyendas de la isla de Flores* (con E. Langguth)
- *Rocha, tierra de aventuras*
- *El naufragio de la Vigilante*
- *De náufrago a pionero.*

El presente trabajo corresponde a la conferencia que dictó durante el año 1997 en la Academia Uruguaya de Historia Marítima y Fluvial, publicada en el tomo correspondiente a dicho año.

En el Uruguay indígena los aborígenes utilizaban embarcaciones rústicas para trasladarse por el curso de los ríos. La introducción de la ganadería permitió el uso de los cueros vacunos para forrar las canoas tipo *pelotas* que se utilizaban comúnmente en la región, tanto en el Uruguay y el Paraná como en los ríos interiores.

La llegada del caballo posibilitó al colonizador y luego al poblador un rápido desplazamiento y una mejor comunicación terrestre. Del caballo derivaron las carretas, los carruajes y las diligencias, hasta la llegada del automóvil, que revolucionó los transportes en el siglo XX.

Después de la independencia, la falta de vías de comunicación terrestre volvió más necesario el transporte fluvial. Se dio la paradoja de que las ciudades del litoral (Salto, Paysandú, Fray Bentos, Mercedes...) estuvieran mejor comunicadas con Buenos Aires que con la propia capital de la República.

El sistema fluvial del departamento de Soriano está constituido por el río Uruguay, su límite oeste, junto con sus dos grandes afluentes: los ríos Negro y San Salvador.

Río Uruguay

El río Uruguay frente a Soriano es un curso de tránsito para barcos que van y vienen a los puertos de río arriba. En ese tramo no existen puertos, pero se recuerda el llamado Puerto Aldao, de la época colonial.

Recientemente se han señalado dos lugares con profundidades aptas para la construcción de puertos: punta Amarilla y punta Chaparro, aunque la ausencia de abrigos naturales contra los vientos del cuadrante sur volvería muy peligrosa la estadía en el lugar.

Río Negro

El río Negro es el curso de agua más importante del interior del país. En otros tiempos podía navegarse casi en su totalidad, desde el paso de la Laguna hasta la desembocadura en el río Uruguay.

El trayecto fluvial de Mercedes a la boca del Yaguarí es de lecho poco profundo, debido a su sedimentación arenosa. Por este motivo se han canalizado varios pasos: Yaguarí, Chalupa, Cañas, Banco de Barrientos, Barrientos Altos y Bajos, Grasería e Isla del Puerto, los que fueron debidamente balizados y señalizados.

Frente a Santo Domingo de Soriano, la primera ciudad fundada en el país, existe un importante muelle de madera, revelador de activo tráfico en el pasado, que hoy se encuentra refaccionado.

El tránsito fluvial por el río Negro tuvo un desarrollo importante entre 1860 y 1930, aproximadamente, integrando a Mercedes con el tráfico fluvial del río Uruguay, con derivaciones a Salto, Montevideo y Buenos Aires.

Actualmente la navegación hasta Mercedes se reduce a barcos areneros, transportes de carbón y leña o troncos para la fábrica de papel, y lanchas de pescadores artesanales. Y, en la estación veraniega, un importante tránsito de navegación deportiva.

En el pasado, antes de la construcción de las represas, podíamos distinguir entre la navegación hasta Mercedes y la que se verificaba entre esta ciudad y la de Paso de los Toros.

a. Navegabilidad hasta Mercedes

Hasta la ciudad de Mercedes, capital del departamento de Soriano, el río Negro ha sido siempre navegable. Los 55

kilómetros aproximados hasta la boca del Yaguarí constituyen un hermoso recorrido entre islas y recodos de espesa vegetación.

En 1852 llegó por primera vez un vapor hasta Mercedes, transportando a la comitiva del presidente Giró. A partir de entonces se hizo patente la necesidad de su conexión con el resto del país e incluso con Buenos Aires.

En 1860 se estableció una línea de vaporcitos por el río Negro para conectar la ciudad con las líneas fluviales existentes y los distintos puertos sobre el río Uruguay. Dichas líneas, que cumplían servicios regulares de carga y pasajeros, cubrían principalmente el tramo entre el Salto Oriental y la Colonia, desde donde se dirigían a Buenos Aires o Montevideo, y viceversa.

En 1857 se constituyó la Compañía Salteña de Navegación a Vapor con los vapores *Salto* y *Montevideo*. El primero era un estupendo barco de 47 metros de eslora y 1,15 metros de calado, especialmente apto para la navegación fluvial.

En 1862 la Nueva Compañía Salteña de Navegación a Vapor encargó el *Villa del Salto* a los astilleros de Glasgow.

En 1864 llegó al Río de la Plata un francés emprendedor, don Saturnino Ribes. Comenzó trabajando en la Compañía Salteña de Navegación, de la que fue nombrado vicepresidente, para terminar formando su propia empresa en 1866, las Mensajerías Fluviales a Vapor, con los barcos *Pingo*, *Saturno* y *Júpiter*.

Desde 1870 la Compañía Salteña de Navegación vivió una etapa de gran prosperidad, hasta que hacia fines de la década la adquirió Saturnino Ribes para anexarla a las Mensajerías Fluviales a Vapor.

En 1882 se fundó la compañía La Platense, con sede en París, con el propósito de brindar servicios de transporte de

pasajeros y carga en el Río de la Plata y sus principales afluentes. La empresa se instaló en Buenos Aires.

En 1886 se entabló una lucha sin cuartel entre La Platense y las Mensajerías Fluviales a Vapor, y al año siguiente Saturnino Ribes le vendió su empresa a La Platense, la cual, al quedar sin competencia, brindó un servicio de primer nivel.

Pero cuatro años más tarde Ribes volvió por sus fueros. Con los vapores *Tritón*, *Helios*, *Labrador*, *París*, *Montevideo* y un buque nuevo que llevaría el nombre *Salto* creó las Mensajerías Fluviales del Plata.

En 1896 La Platense finalizó su actividad y vendió sus barcos a la empresa de Nicolás Mihanovich, lo que significó que el pabellón inglés con que navegaban fuera cambiado por la bandera argentina. En julio de 1897 falleció Saturnino Ribes.

La línea fluvial que entroncaba Mercedes con la boca del Río Negro funcionó hasta 1930, aproximadamente. Dos fueron sus golpes de gracia:

1) en 1901 la inauguración del ramal de ferrocarril a Mercedes, que permitió la comunicación con Montevideo;
2) en 1930, la instalación de líneas regulares de ómnibus interdepartamentales con el resto del país.

b. Navegabilidad entre Paso de los Toros y Mercedes

Otro capítulo interesante lo constituyó la navegación entre Paso de los Toros y Mercedes.

A comienzos del siglo XX, una vez terminadas las guerras civiles, el país encaró una etapa de progreso general. Era necesaria, por lo pronto, una fluida y rápida intercomunicación para facilitar el transporte de productos agropecuarios, mercaderías y pasajeros. Nada mejor que utilizar el cauce de los ríos.

El del río Negro se consideraba como un desafío de desarrollo para muchas regiones cercanas pero a la vez aisladas entre sí, como Tacuarembó, Durazno y Cerro Largo, por lo que el gobierno encomendó un estudio de posibilidades sobre la navegación.

En 1905 el Poder Ejecutivo autorizó un empréstito destinado a la construcción de un apostadero y la adquisición de cinco vaporcitos para navegar por el río Negro (tres de carga y dos de pasajeros), cuya fabricación se encomendó a la empresa Jarrow & Co., de Liverpool.

Los barcos llegaron desarmados a Montevideo y, luego de trasladarlos por ferrocarril hasta Paso de los Toros, se procedió a armarlos junto al edificio del apostadero, también en construcción. A los de pasajeros se los bautizó como *Paz* y *Orden*, y a los de carga como *Libertad*, *Legalidad* y *Progreso*.

Por decreto del 21 de mayo de 1906 se creó la Oficina de Navegación de los Ríos del Interior, dependiente del Ministerio de Fomento, la que luego pasó a depender de la Dirección de Hidrografía. La oficina se instaló en Paso de los Toros, donde se construyó un muelle para el atraco de los vapores y las operaciones de carga. Estos barcos prestaron un eficiente servicio durante varias décadas, hasta que se inauguró la represa del Rincón del Bonete.

El recorrido se hacía tanto aguas arriba como aguas abajo. Aguas arriba, iba desde Paso de los Toros hasta el paso de la Laguna, más allá de la desembocadura del río Tacuarembó, y aguas abajo, hasta la ciudad de Mercedes.

A lo largo de los años los vaporcitos transportaron miles de pasajeros. Por este medio muchas familias del interior pudieron acceder a las líneas ferroviarias, único medio de transporte colectivo hacia Montevideo. Si los pasajeros tomaban el

barco en San Gregorio a las seis de la mañana, al mediodía podían estar en Mercedes para tomar el tren de las 12:30, o bien hacer trasbordo en el vapor que se dirigía hasta la desembocadura del Yaguarí, para el entronque con los que navegaban por el Uruguay.

De aquella activa navegación por el río Negro sólo queda el recuerdo. Construida la represa de Rincón del Bonete, las instalaciones del puerto de Paso de los Toros fueron levantadas y los vapores desguazados y vendidos como chatarra.

Río San Salvador

El otro gran río navegable del departamento de Soriano es el San Salvador, sobre cuya margen se encuentra la ciudad y puerto de Dolores.

Fue bautizado por Antón de Grageda, integrante de la expedición de Sebastián Gaboto, a quien se le había encomendado remontar el río Uruguay con una embarcación de poco calado mientras el resto de la expedición aguardaba en la *Trinidad* y la *Santa María del Espinar*. En mayo de 1527 Grageda llegó hasta un río que denominó San Salvador, donde entabló cordiales relaciones con los indios. Desde mediados del siglo XIX se inició un activo transporte fluvial con embarcaciones de poco calado: goletas, balandras, pailebotes, etc.

Por entonces Dolores se había constituido en un activo puerto. El tráfico era realizado por la balandra *Paloma*, de Antonio Escandell, los lanchones *Gumersinda*, de Salvador Torres, y *Estrella María*, de Vicente Capella, y la buceta *Minerva Pasajera*, de Eulogio Sierra.

Pero también los comerciantes e industriales contaban con sus propios barcos: Vicente Servetti tenía la goleta *Villa*

Dolores, Payró y Cía. tenía *La Paloma*, *Nación* y *Coronel Galarza*, y Federico Bremerman, la *Victoria Ema*.

Había también vaporcitos de pasajeros para entroncar con los vapores que navegaban por el río Uruguay. En 1889 este servicio lo cumplía el *Chaná* y luego pasó a cumplirlo el *Águila*, propiedad de Nicolás Mihanovich.

Al comenzar el siglo xx, varias eran las empresas y agencias marítimas que desarrollaban actividad en el área:

- Juan B. Piazze con los vapores *Rubia*, *Libia* y *Don Luiz Piazze*;
- Juan J. Viurrarena con *Voladora*, *Vencedor* y *Protegido*;
- Ricardo Viurrarena con *Feliz Juanita* y *Feliz Fortuna*;
- Armando Viurrarena con *Peregrino* y *Granja Timbó*;
- Lázaro Franco con *Juana María* e *Irene*;
- Salvador Torres con *Constancia*, *Ana Blanca*, *San Juan*, *Primitivo* y *Ciudad de Dolores*.

El río fue canalizado por primera vez en 1901. En 1906 comenzó la construcción de un nuevo puerto y en 1927, ante el creciente movimiento portuario, se decidió la construcción de un muelle de cemento armado y una explanada de adoquines.

En el año 1909, según la información obtenida, entraron al puerto de Dolores 200 buques con 4.899 toneladas y salieron 198 con 13.025 toneladas. La carga consistía principalmente en trigo, harina, afrechillo, maíz, lino, lana, cueros y animales en pie. En 1946 entraron 281 buques y salieron 280.

En los últimos años las empresas Molino San Salvador y Ondetur, de Dolores, adquirieron y reacondicionaron el buque motor *Soriano* y dos chatas sin propulsión, propiedad de la Administración Nacional de Puertos. El nombre del primero fue cambiado por el de *San Salvador* y las chatas se denominaron *Dolores* y *Nueva Palmira*. Hacia 1993 cumplían varios

viajes procedentes de Constitución, San Nicolás y otros puertos del Paraná.

La navegación por el río San Salvador se sigue realizando, aunque resulta dificultosa y ocasionalmente el tren de remolque debe aguardar una creciente extraordinaria para franquear algunos pasos, lo que vuelve necesario un nuevo dragado.

Anécdotas del río Negro

1. Las milagrosas y curativas aguas del Hum

El río Negro, llamado Hum por los indígenas, fue considerado de aguas milagrosas y propiedades curativas ya desde la época colonial.

En 1745, el jesuita Pedro Lozano atribuyó sus virtudes a una especie de zarzaparrilla que abundaba en la costa y cuya sustancia se disolvía en las aguas.

En 1800 el rey Carlos IV concedió a villa Soriano el título de *Puerto de la Salud del Río Negro*, lo que aumentó el prestigio de sus aguas. Los virreyes la mandaban buscar desde Buenos Aires, en barriles, para uso personal.

Durante el siglo XIX, las virtudes curativas de las aguas de este río siguieron promoviendo el interés, esta vez de los habitantes de Buenos Aires, que concurrían a veranear en sus costas. En villa Soriano se construyó un hotel (actual edificio de la Aduana) y en Mercedes funcionaron varios hoteles y fondas para albergar a los numerosos visitantes, entre los que se contaban distinguidas personalidades científicas, culturales y políticas.

El activo estanciero y propulsor del departamento de Soriano, don Domingo Ordoñana, envió una muestra de las aguas

del Hum para hacerla analizar en laboratorios de París. Allí fueron catalogadas como sulfídrico-sulfurosas, aptas para la cura de enfermedades de la piel, de las vísceras abdominales, de las obstrucciones uterinas y de la sífilis.

Los mercedarios se sienten orgullosos de que su departamento sea precursor del turismo en el Uruguay. Cabe aclarar que por la década de 1870 las zonas montevideanas de Pocitos y Capurro apenas comenzaban a ser conocidas como localidades balnearias.

2. Un episodio de las luchas civiles

El capitán de navío Federico G. Merino relata en sus obras históricas un episodio de las luchas partidarias que tuvo como escenario el tranquilo devenir del río Negro.

Debemos retrotraernos al año 1870, a la revolución de Timoteo Aparicio contra el gobierno del general Lorenzo Batlle.

En la madrugada del 5 de diciembre, un grupo de pasajeros partió de Mercedes a bordo del vaporcito *Chaná*, de la Compañía Salteña de Navegación, con destino a la boca del Yaguarí, donde serían transbordados al paquete *Río Uruguay*, de la misma Compañía.

En la mitad del trayecto, casi frente a la isla del Vizcaíno, desde un bote apostado en la orilla les hicieron señas de que había pasajeros para ascender al barco, modalidad habitual entre la gente de las inmediaciones. Cuando los nueve pasajeros subieron a bordo, sacaron a relucir sendas pistolas, encañonaron al capitán y al resto de la tripulación y les exigieron que atracaran en la isla del Vizcaíno, donde aguardaban otros sesenta hombres armados.

De improviso, tropas gubernistas que estaban apostadas en la isla del Lobo, distante unos doscientos metros, abrieron fuego contra ellos, pero suspendieron el tiroteo al caer en la cuenta de que corría peligro la vida de los pasajeros. De este modo, el *Chaná* pudo continuar su recorrido. Cuando el *Río Uruguay* detuvo su marcha para recibir el pasaje del vaporcito, se encontró con la sorpresa de un asalto a mano armada.

Los revolucionarios se alejaron en el *Anita* y el *Río Uruguay*, y pasaron de largo frente al puerto de Colonia sin intentar el abordaje del *Coquimbo*, vapor de las fuerzas gubernamentales que se encontraba en dicho puerto. Este episodio no ha tenido explicación hasta el presente.

3. El primer naufragio

Para registrar algún episodio dentro de nuestro tema predilecto —el de los naufragios— traemos a colación algunas reflexiones acerca de los restos encontrados en la boca del Yaguarí, casi en la desembocadura del río Negro con el Uruguay.

Hasta mediados del siglo xx, en el barroso fondo del río Negro, próximo a la isla del Vizcaíno, en días de bajante era posible distinguir los restos de un antiquísimo casco de madera carcomido por los siglos.

Don Zenón Guerra, baqueano y montaraz nacido hacia 1890 en Santo Domingo de Soriano cuya vida transcurrió enteramente en las islas —Vizcaíno, Lobos, Naranjo...—, solía llevar a los interesados en temas arqueológicos a conocer los paraderos indígenas. Y si la oportunidad se presentaba propicia, les señalaba el bajío rodeado de juncos donde se encontraba el antiguo casco. A veces, incluso, algún visitante afortunado lograba extraer un trozo de cuaderna casi petrificado o alguna bala de cañón o culebrina de regular tamaño.

Varias son las hipótesis que nos trazamos para encontrar una explicación histórica a dicho naufragio.

1) Podría tratarse de la *Santa Catalina*, galeota de la expedición de Gaboto que piloteaba el capitán Juan Álvarez Ramón, a todas luces el primer naufragio ocurrido en el río Negro si nos afiliamos a la tesis de que este marino fue considerado hasta hace pocos años su descubridor. La historiografía actual duda que haya sido el primer europeo en navegarlo, lo que no obsta a que su naufragio (que describe Lozano, y de allí Azara, y de allí Francisco Bauzá,[1] y que luego narra con lujo de detalles y ameno estilo el capitán Federico Merino[2]) haya sido el primero.

Veamos los hechos. La expedición al mando de Sebastián Gaboto entró al Río de la Plata a fines del verano de 1527. Tras permanecer un tiempo en la isla de San Gabriel, los expedicionarios fundaron un pequeño fuerte empalizado en las riberas del río San Juan, el primer asentamiento en tierras de la Banda Oriental.

Desde allí enviaron varias misiones exploratorias. Una de ellas, en una galeota de poco calado —según Merino o en una carabela abierta según Bauzá— y dos botes, al mando del citado Álvarez Ramón, con la finalidad de explorar el río Uruguay y sus afluentes.

Al entrar en la boca del Yaguarí, enfilando hacia el río Negro, los sorprendió un violento temporal, tras el cual la nave quedó encallada en un banco de arena. Los expedicionarios regresaban, algunos en los botes y otros caminando por las riberas del río Uruguay, cuando estos últimos fueron atacados

[1] Bauzá.
[2] Merino.

por los indios yaros. Entre los españoles que resultaron muertos se encontraba el propio Álvarez Ramón.

2) Según otra hipótesis los restos del naufragio corresponderían a una barcaza española que encontró fin en 1704, cuando la villa de Soriano se asentaba todavía en la isla del Vizcaíno, muy próxima a dicho lugar.

El hundimiento se habría producido en una de las tantas vueltas de tuerca de la lucha entre portugueses y españoles por la Colonia del Sacramento. En esa oportunidad los españoles habrían reunido en la desembocadura del río Negro un ejército de 4.000 almas, a las órdenes del sargento mayor Baltasar García Ros, y desde allí marcharon hacia la Colonia, para conquistar por las armas lo que después volverían a perder por la diplomacia.

3) Elío, en 1811, ordenó al capitán de navío Juan Ángel Michelena que remontara el río Uruguay hasta el río Negro para apagar la revuelta gaucha comenzada por Viera y Benavídez, conocida como Grito de Asencio, que ya se había propagado con la toma de las ciudades de Soriano y Mercedes.

Michelena comandaba una pequeña flota fluvial integrada por el bergantín *Cisne*, la sumaca *Atanzazú* y otras pequeñas embarcaciones. Luego de un cañoneo que duró un día y un intento de desembarco infructuoso, las naves españolas regresaron hasta la desembocadura en el río Uruguay. Alguna de ellas podría haber encallado, cargada de municiones y pertrechos navales.

4) Puede considerarse una cuarta hipótesis, esta vez encuadrada en las postrimerías de la dominación española en la Banda Oriental.

El gobernador Gaspar de Vigodet ordenó al capitán de fragata Jacinto Romarate, un gran marino español, que pusiera

sitio a Buenos Aires, como último intento para evitar la caída de las fuerzas realistas de Montevideo.

Al mando de una flotilla de siete buques, Romarate sitió Buenos Aires y pasó luego a las inmediaciones de Martín García. El almirante Brown le presentó batalla y, aunque Romarate resultó victorioso, no pudo evitar que el marino irlandés-argentino lograra apoderarse de la isla Martín García, bloqueándolo río arriba.

Romarate buscó refugio en las aguas del río Negro, donde fondeó entre las islas. Es posible que alguna de sus naves haya encallado allí, o incluso que la haya hundido a propósito, para evitar que cayera en manos de los patriotas.

Después de la rendición de Montevideo, Romarate se rindió, entregando la flota española en el puerto de Buenos Aires.

5) Una nueva posibilidad nos remonta a las peripecias de la Guerra Grande y nos lleva al encuentro de Giuseppe Garibaldi, hombre de *dos mundos*. En 1845, cuando el Gobierno de la Defensa le confirió el mando de la flota para emprender operaciones en el río Uruguay, Garibaldi desembarcó en la isla del Vizcaíno donde estableció un cuartel provisorio, que sirvió de centro de operaciones y de almacenaje de armas y pertrechos. Desde allí envió una flotilla hasta Mercedes y otra hasta Gualeguychú. Tal vez alguna de las naves de aprovisionamiento hubiera naufragado y sean sus restos los del hallazgo de referencia.

En fin, hemos querido presentar un panorama amplio, señalando varias posibilidades para explicar el antiguo naufragio. Pero nos inclinamos a suponer que se trate de la embarcación de Álvarez Ramón, o que por lo menos corresponda a algún episodio tan antiguo como las primeras exploraciones o la conquista. No hay que olvidar que los pecios sufren escaso

deterioro en el curso tranquilo de los ríos, máxime sobre algún banco de arena cercano a la ribera. Si el agua dulce demora el proceso de putrefacción, la poca corriente es capaz de retrasar por siglos el proceso de enterramiento en el fondo limoso.

Y un último argumento: el de la tradición oral.

Don Zenón Guerra había recibido de sus abuelos, nacidos hacia 1860, el cuento de que el naufragio correspondía a una antigua expedición española, cuyo principal y algunos oficiales habían sido asesinados por los indios cuando regresaban caminando por la ribera, en procura de sus compañeros. Y los abuelos lo habían escuchado, a su vez, de sus antepasados.

Prof. Manuel Santos Pírez

Nació en Mercedes, departamento de Soriano, en enero de 1935.

Profesor de Historia, dictó clases en liceos de Mercedes entre 1955 y 1985.

Miembro fundador del Centro Histórico y Geográfico de Mercedes (1958) y correspondiente del Instituto Histórico y Geográfico del Uruguay.

Socio de diversos institutos y centros de estudios históricos y genealógicos del Uruguay y la República Argentina.

Fue integrante de la Junta Regional de Historia de Soriano, del Comité Honorario de Mercedes de la Comisión Nacional de UNESCO en el Uruguay, del Ateneo de Mercedes y del Rotary Club Mercedes, entre muchas otras instituciones.

Fue coordinador de la Comisión Departamental del Patrimonio Histórico, Cultural y Artístico de la Nación.

Entre su obra édita, de libros y colaboraciones varias, se destacan los siguientes títulos:

- "En la ruta artiguista"
- "Crónicas del Pago Grande"
- "Tres lugares históricos de Soriano: Mercedes, Asencio y Agraciada"
- "Selección de las principales efemérides de Soriano" (en colaboración con el Prof. E. Galagorri)
- "El Barón de Mauá en el Uruguay"
- "Efemérides sorianenses"
- "Historias del barrio del Mondongo"
- "Los hijos sorianenses de Artigas"

El presente trabajo, original para este libro, se basa en la investigación que realizó para Eufores con el título "M' Bopicuá. Al rescate del pasado".

Para comprender la historia de este encantador enclave sobre el río Uruguay, al norte de la desembocadura del río Negro, es necesario remontarse a la situación política europea del último cuarto del siglo XIX: época de apogeo de la Inglaterra victoriana, de la organización del poderoso Imperio Alemán, de la dificultosa consolidación de la Tercera República en Francia, de los primeros tiempos de la unidad de Italia, de la monarquía dual austrohúngara y de los intentos reformistas del Imperio Ruso.

Desde 1871 hasta 1914, las grandes potencias europeas mantuvieron la paz entre ellas, aunque acrecentando su preparación militar, por lo que se conoce a este período como el de la Paz Armada.

En el aspecto económico se vivía el desarrollo de la llamada Segunda Revolución Industrial, unida al extraordinario avance de la ciencia.

La sociedad europea en primer lugar, y en general la de todo el mundo, experimentaron cambios de importancia. Es la época del crecimiento de la población, de los grandes movimientos migratorios y del desarrollo de las ciudades. También época de la llamada *cuestión obrera*, que enfrentó al liberalismo económico con nuevas corrientes de ideas, como el socialismo y la doctrina social de la Iglesia Católica.

En el aspecto cultural, en este período, las complejidades del mundo contemporáneo se manifestaron también a través de las creaciones intelectuales y de los artistas: el positivismo en filosofía; el realismo, el naturalismo y el simbolismo, en literatura y el impresionismo en pintura, sin olvidar el predominio de la ópera y de los valses de Strauss.

La expansión europea

Uno de los hechos más importantes del último cuarto del período lo constituyó el gran movimiento expansionista de los estados europeos.

Prosiguiendo la política colonial de los siglos XVI, XVII y XVIII, las grandes potencias lucharon, desde 1870, por la repartición política y económica del mundo, creyendo poder decidir para siempre el "equilibrio", la riqueza y el poder de las naciones.

En 1914, el 60% de las tierras y el 65% de la población mundial dependían de Europa: casi toda Oceanía, Asia del Sur y del Sudeste y el 96% del territorio de África.

La máxima representación de las tendencias imperialistas de la época la constituyó el Imperio Británico, que a fines del siglo XIX tenía 38 millones de kilómetros cuadrados y 400 millones de habitantes.

Mientras que la libra esterlina era la moneda dominante, Londres se había transformado en el banco del mundo. El capitalismo inglés llegó a su apogeo en el período previo a la Primera Guerra Mundial, época del ministro Benjamín Disraeli, que quería hacer de la tierra "una inmensa Venecia británica".

La situación de América

En el último cuarto del siglo XIX, muy diferente fue la situación de los Estados Unidos en relación con el resto de América. Por entonces la federación llegó a transformarse en una potencia de importancia mundial, con los recordados *grandes capitanes de la industria*, como Rockefeller y Morgan, acumuladores de inmensas fortunas.

Latinoamérica, mientras tanto, afirmaba su división y se definían las características de su vida social, económica y política.

En lo social, se produjo un importante aumento de la población, manteniendo la diversidad racial. La estructura de la sociedad se basaba en la radical desigualdad en la distribución de la riqueza, y se acentuó la europeización de las costumbres.

La riqueza básica continuó siendo la agricultura y la ganadería, a las que se sumaba, en algunos países, la minería; en muchas naciones la economía dependía de un solo tipo de producción exportable.

En el comercio siguió predominando la exportación de materias primas y la importación de productos manufacturados; se acentuó la penetración de capitales extranjeros, especialmente británicos; se multiplicaron los bancos; los gobiernos practicaron el liberalismo económico y hubo progresos materiales importantes, como los ferrocarriles, el saneamiento y las aguas corrientes.

En lo político, el nacionalismo mostró grandes adelantos; se mantuvo la organización republicana; se sustituyó la antigua legislación indiana; siguió siendo característica la inestabilidad de los gobiernos; continuaron las guerras civiles y las dictaduras; conservadores y liberales se disputaron el poder; se mantuvo con fuerza el caudillismo; los ejércitos desempeñaron un papel cada vez más importante y persistieron los enfrentamientos entre la Iglesia y el Estado.

En lo intelectual se hacía sentir la influencia del positivismo filosófico; la escuela primaria recibió un gran impulso; la enseñanza superior se orientó hacia las ciencias; el periodismo tuvo un fuerte desarrollo y las artes plásticas continua-

ron careciendo de originalidad, destacándose una literatura de combate y acción.

Veamos cómo se inscribe el Uruguay en este panorama.

El Uruguay de la época

Para caracterizar este período resulta oportuno recordar lo que dice el historiador Enrique Méndez Vives cuando, al abordar esta época que llama *el Uruguay de la modernización* —precisamente el título del libro de su autoría—, dice al respecto:

> *Entre el ascenso del Coronel Latorre al poder [1876] y la muerte de Aparicio Saravia [1904], el Uruguay experimentó un fuerte empuje de modernización. El país quedó más sujeto que antes a los vaivenes de los mercados internacionales y se confirmó como productor de carne, cuero y lana. El Estado se fortaleció, utilizando los nuevos medios que el avance tecnológico permitía, echándose las bases de una efectiva unidad del país.*

Fue precisamente Latorre quien echó las bases de la modernización de nuestro país. Nos referimos, en particular, al mejoramiento de la situación de la campaña, porque de esa manera se dieron las condiciones que permitieron surgir emprendimientos como el de M'Bopicuá. Para llevar a cabo esta tarea, Latorre contó con el apoyo de la Asociación Rural, que nucleaba a los "dueños de tierras".

La represión de la delincuencia, el alambramiento de los campos, la reforma del Código Rural y el reglamento general de policías rurales hacían decir a Domingo Ordoñana, el ideó-

logo de la Asociación Rural: "Va siendo habitable la campaña, lo que significa decir que se van resolviendo los problemas de seguridad en la vida y en la sociedad".

El profesor José Pedro Barrán sostiene que "ninguno de los gobiernos uruguayos en el siglo XIX logró tan completo apoyo de las fuerzas sociales que controlaban la economía del país, como lo logró el régimen del coronel Lorenzo Latorre". Agrega que fue "la burguesía mercantil de origen extranjero y la clase alta rural que no sentían los principios liberales con la misma fuerza del patriciado urbano y se sirvieron del régimen militarista".

Para una mejor comprensión del tema debemos recordar que los gobiernos militares de la época crearon las condiciones indispensables para la inserción del Uruguay en la órbita británica.

El departamento de Río Negro

El departamento de Río Negro formó parte del de Paysandú hasta el año 1881. Tras la separación, la capital de Río Negro fue fijada en villa Independencia —hoy Fray Bentos—, que había sido fundada en 1859.

Según la documentación consultada, en 1861 el ingeniero alemán George C. Giebert visitó la novel capital, interesado en lugares donde hubiera abundancia de ganado barato, tras haberse entusiasmado con la lectura de un trabajo del eminente químico germano Justus von Liebig que trataba sobre la exitosa preparación de "extracto de carne" en la famosa Farmacia Real de Munich, donde ofrecía su asesoramiento y colaboración a quien encarara la manufactura en gran escala del citado extracto.

Hechos los trámites pertinentes, Giebert adquirió un saladero y comenzó la elaboración del producto, que rápidamente tuvo una gran demanda.

Tales son los antecedentes del Extractum Carnis Liebig y la formación de la compañía, que tenía su sede en Londres. La actividad de la fábrica Liebig, en Fray Bentos, escapa al tema que estamos tratando, pero debe recordarse que muy pronto se convirtió en la *Gran Cocina del Mundo*.

M'Bopicuá

Horacio Arredondo decía en 1943 que en un lugar cercano a Fray Bentos, sobre la costa del río Uruguay, existía un "lugar verdaderamente excepcional para la atracción turística: las ruinas del antiguo saladero de M'Bopicuá". Y agregaba:

> La importancia de estas ruinas en nuestro medio es extraordinaria por su calidad, vastedad, perfecto estado de conservación y hermosura del paisaje circundante. Arquitectónicamente consideradas, responden a una de las variantes del clásico estilo inglés y están ubicadas sobre uno de los puertos naturales más importantes del río Uruguay.

Hoy, setenta años después, a pesar de que el monte indígena ha ido cubriendo estas construcciones, como protegiéndolas de la inercia de los hombres, las expresiones de Arredondo siguen siendo válidas.

M'Bopicuá es el nombre de un arroyuelo que tiene su origen en la cuchilla de Haedo, que corre de SE a NO y desagua en el río Uruguay. Nombre de origen guaraní, puede traducirse como 'cueva de los murciélagos'.

El académico Aníbal Barrios Pintos, autor de un excelente artículo sobre el tema, dice que The River Plate Pressure Meat Preserving Company Limited, fábrica que había adoptado el sistema de presión de carne inventado por Henley, fue iniciada en 1871 por capitalistas que ya habían conservado carne en Australia.

Al año siguiente se colocó la primera piedra de la edificación. En 1874, una ley le acordó franquicias y las obras de la planta industrial quedaron concluidas en 1875. Las mismas cubrían una superficie de doce cuadras, donde podían faenarse hasta cuatrocientos animales por día. La fábrica estaba integrada por varios cuerpos de edificios, el principal de los cuales tenía una superficie de 150 por 40 varas, estando ubicado sobre una barranca del río Uruguay.

Los hermanos Eduardo y Miguel Mulhall, que visitaron el saladero en 1876, dejaron un valioso testimonio de su actividad. Al referirse a la elaboración de carnes conservadas, dicen:

> *Se encierran en latas de 6 libras, cada una: 12 latas entran en cada cajón que se exporta, pudiéndose despachar 1.200 cajones por día. También se hace Extractum Carnis en latas de dos arrobas; cada cajón tiene 4 latas u 8 arrobas. La cocina está dirigida por el señor Gay, hombre de mucha experiencia en conservar carne en Australia; se preparan caldos y sopas del sistema Henley, que se exportan como carne en latas.*
>
> *Toda la maquinaria que pesa 1.500 toneladas fue montada por el ingeniero Hayes, quien dirige este departamento: la fuerza motriz es de 180 caballos. Se efectúa la presión de la carne por medio de 6 prensas hidráulicas, pesando cada una 12 toneladas. Hay 8 cal-*

deras cada una de 30 caballos. La usina de gas es bastante grande para un pueblo de 50.000 habitantes.

Encima de la fábrica hay una cisterna de 180 toneladas de agua y las bombas contra incendio son del mejor sistema. Los buques de ultramar pueden atracar al muelle, donde la profundidad de agua es de 22 pies. Un tranway comunica con la fábrica. El terreno de la empresa tiene una legua de frente sobre el Uruguay, formando un rincón entre los arroyos Laureles y M'Bopicuá con una extensión de legua y media cuadrada.

Las consecuencias de la crisis económica de 1875 se hicieron sentir particularmente en la industria de la carne. Debe recordarse, asimismo, lo cerca que se hallaba M'Bopicuá de la fábrica Liebig, que exportaba miles de kilogramos de extracto de carne y faenaba cantidades impresionantes de bovinos.

Fue precisamente en 1876 cuando aparecieron las últimas noticias sobre el saladero en la prensa fraybentina, aunque pueden leerse referencias de un año más tarde en el libro de actas de la Comisión Auxiliar de la Villa Independencia, según investigaciones del doctor Eduardo Levratto.

En 1877 hacía dos años que los funcionarios de M'Bopicuá no cobraban el sueldo. Al año siguiente, la sociedad The River Plate Pressure Meat Preserving Company Limited fue declarada en quiebra por el Juzgado de Comercio.

Afirma el periodista Luis Mario Nan:

Posteriormente, el pulpo industrial vecino, la Compañía Liebig's llevado por el valor de los campos y el deseo de eliminar a un cercano competidor, adqui-

rió la Estancia y Saladero M'Bopicuá y [en 1879] lo cerró.

Las 3.477 hectáreas adquiridas por la Fábrica Liebig en M'Bopicuá se convirtieron en un establecimiento para la cría de ganado. En 1915 llegó al lugar el escritor y viajero inglés Roberto Cunninghame Graham, quien nos dejó sus impresiones sobre las ruinas del saladero: los árboles apoderándose de las paredes; el grupo de las casitas abandonadas, sin techo; la sombra impenetrable de los ombúes. "Parecía, que por esta vez, el hombre había sido derrotado y que la naturaleza victoriosa había reasumido su poderío sobre una región en la cual intentara introducirse".

Según el recuerdo de viejos vecinos, en plena Primera Guerra Mundial se sacó del interior de los depósitos y galpones abandonados mucho bronce, hierro y algunas máquinas. Pero decían que las empotradas en las paredes ni con dinamita se pudieron mover.

Después del conflicto mundial, el establecimiento donde se encuentran las ruinas del saladero fue vendido a la familia Rickets, cuyo jefe había sido empleado de la fábrica Liebig.

A través del tiempo sólo quedan las ruinas de un establecimiento que llegó, aunque fugazmente, a competir con la Fábrica Liebig. Testimonio de un pasado no tan lejano, que parecería hubo interés en ocultar.

CARTA DE NAVEGACIÓN DEL RIO NEGRO DESDE LA DESEMBOCADURA HASTA LA CIUDAD DE MERCEDES (*)

El río Negro desemboca en el río Uruguay por las bocas del Vizcaíno, Yaguarí y Falsa, formadas por las dos grandes islas existentes: Vizcaíno y Lobos.

Boca del Vizcaíno. Entre la margen derecha y la isla de Vizcaíno existe vegetación acuática en las márgenes. Con entrada profunda desde el río Negro y navegable hasta el río Uruguay, donde un banco de arena obstruye el pasaje de yates, aunque permite el de botes y chalanas.

Boca del Yaguarí. Entre las islas de Lobos y del Vizcaíno, constituye la salida más profunda y el canal usado por la navegación.
La entrada desde el río Uruguay se señala por una boya verde a destellos.
Normalmente las aguas corren por este canal desde el río Uruguay hacia el Negro.
La boca del Yaguarí Chico, entre la isla del Yaguarí y la del Vizcaíno, se halla actualmente obstruida por la sedimentación y la vegetación acuática.

Boca Falsa. Es la más ancha y la menos profunda de las bocas del río. En algunas partes, frente al Rincón de la Higuera, tiene profundidades de 20 metros, pero la serie de islas e islotes de la Boca Falsa, tiene brazos entre sí que casi nunca alcanzan más de un metro de profundidad, con fondo de barro y de arena.
Embarcaciones de pequeño calado, conociendo bien el paraje, pueden navegar hasta el río San Salvador, pasando por el brazo ubicado entre Santiago Grande por el este, y Pepe Ladrón y Santiago Chico por el oeste. De cualquier modo es conveniente procurar información de personas conocedoras del paraje y la altura de las aguas para una circulación sin riesgos.

Isla del Vizcaíno. (Propiedad particular). Cuenta con forestación artificial y cultivos modelo con riegos modernos.

Isla de Lobos. (Propiedad particular). Destinada principalmente a la ganadería.
Las islas de la Boca Falsa son bajas y poseen vegetación natural, exuberante y autóctona. En todas estas islas abundan los jabalíes en forma salvaje, y los carpinchos.

De las bocas a la isla del Naranjo
El canal es ancho y profundo. Hay amplias zonas bajas sobre la margen derecha, y buenos pesqueros sobre la margen izquierda. Buen campamento, pesquero y playa en Los Galpones, donde hay más de 20 metros de profundidad.
La isla Soriano y el islote Filete son accesibles para embarcaciones menores, tienen buena playa y están bien arboladas. Frente a Villa Soriano, a 10 kms. de la desembocadura, existe un muelle de madera que ofrece buen amarre pero poco abrigo a los vientos del norte.

Zona Naranjo – Infante
El río se ensancha formando un grupo de nueve islas entre grandes y pequeñas. Los brazos o arroyos que separan las islas son todos navegables para yates, a excepción del brazo entre Bonete e Infante, y de los brazos entre las islas Chalupas y la margen izquierda.
El canal principal y más profundo del río Negro es el que pasa por el lado izquierdo de las islas Infante y Naranjo, también puede usarse, por quien conoce y no navega con casco de calado mayor, el canal del río Negro del lado derecho de las islas del Naranjo e Infante, menos profundo, pero un kilómetro más corto.
La isla del Infante, propiedad particular, tiene casi 700 hás. de superficie.

La isla del Naranjo, la mayor de las fiscales, de más de 300 hás. de superficie, es el asiento principal de los funcionarios del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca (sección Forestal).

De Banco Grande a Asencio

Banco Grande es un gran arenal, con playa, donde abundan las rayas. Entre la isla de Las Cañas, de arriba, y la margen derecha, hay bancos de arena que impiden el pasaje de yates. La laguna Mar Chiquita, en la isla Las Cañas, tiene buena pesca.
La laguna de Honorio o de Gildea, es magnífico fondeadero.
Muy buenos pesqueros son el cerro de "Don Custodio" y la isla de Asencio del Medio.

De Asencio a Santa Fe

Entre Barrientos y la margen derecha hay bancos de arena que sólo permiten el paso de botes y chalanas para quien conoce el pasaje.
La restinga de arriba tiene una abertura que permite el paso.
Frente a Barrientos, arriba, se formó un banco de arena con material de dragados, formando el islote del Cachorro.
Sobre la margen izquierda está la isla de los Gatos o del Dorado, permitiendo la navegación en bote con fuera de borda.
Hay profundidad para entrar entre Dos Hermanas y la margen derecha sobre la costa.
En las islas de Asencio, de Barrientos y de los Gatos abundan los jabalíes y carpinchos. En Barrientos proliferan las palomas silvestres.

De Santa Fe al arroyo Dacá

Hay muchas restingas de piedra, bien señaladas por balizas.
Los pasajes entre la margen derecha y las islas del Pichón y del Pantanoso son solo para chalanas.
El arroyo La Grasería es buen fondeadero.
El Brazo entre la isla Redonda y la costa izquierda, sólo puede navegarse en botes y chalanas, por quien conoce el pasaje entre el islote de Mauá y la orilla, debiendo sortearse un cordón rocoso y muchas piedras naturales.
La isla Redonda es buen campamento, buen pesquero y bien forestada.
Frente a la punta de arriba de isla Redonda está el muelle Mauá, cuyo acceso debe conocerse, y desde el cual se puede llegar al Parque, al Ingeniero Azucarero y al Castillo de Mauá, donde se elaboran vinos y aceites de oliva.

Frente a Mercedes

La carta ilustra muy amplia y claramente.
El Dacá ofrece buen resguardo y el Parque Guernica e isla del Puerto son buenos campamentos. La Asociación de pescadores "El Surubí", el Club de Remeros Mercedes, y el Club de Pesca y Náutico "El Ayuí", brindan comodidades para los navegantes, a quienes acogen con gran cordialidad, al igual que "El Bigua" en la margen derecha.
El puerto de Mercedes tiene tres niveles.
Es un buen abrigo y un notable amarre.
Al otro lado, en I. del Puerto, el C. "El Surubí", con muelle.
En playa "Los Michis" hay dos muelles con tres niveles para yates.
En el muelle "Muelle 33 Orientales" hay un muelle con dos niveles, agua potable y energía eléctrica. El Club "El Ayuí", también posee muelles y amarres.
Próximo a "El Ayuí" cruza el río el moderno puente mixto, con 15 metros de luz sobre el cero. Tiene seis arcos sobre el agua pudiendo navegarse bajo cualquiera de ellos, pero aconsejándose hacerlo en los cuatro arcos centrales. En sus columnas se encuentra marcado el Canal de Navegación.

(*) Resumen de los detalles complemenarios de la carta del Río Negro, publicados por la Intendencia de Soriano en 1999.

Torre del Vigía - Ediciones

La Torre del Vigía, emblema del pasado colonial de Maldonado, simboliza la profunda relación entre el hombre y el océano-río que baña nuestras costas desde Colonia hasta el Chuy.

La actividad de este sello editorial, de carácter cultural, está dirigida bajo el amparo de una torre que permite divisar en la distancia y otear en el conocimiento, a la búsqueda de nuestra identidad, la valoración y el rescate del pasado regional y el fomento de la literatura sobre temas del mar.
Y en este caso de la profunda riqueza paisajística y vivencial de nuestros ríos interiores.

Selección de obras publicadas:

Historias y leyendas de la isla de Flores, 2000, Eduardo Langguth y Juan Antonio Varese.

El naufragio de la Vigilante, 2001, Juan Antonio Varese.

Crónicas del Maldonado antiguo, 2002, Florencia Fajardo Terán.

De náufrago a pionero, 2002, Juan Antonio Varese.

Incendio y naufragio del Lord Clive, 2003, Adolfo Kunsch Oelkers

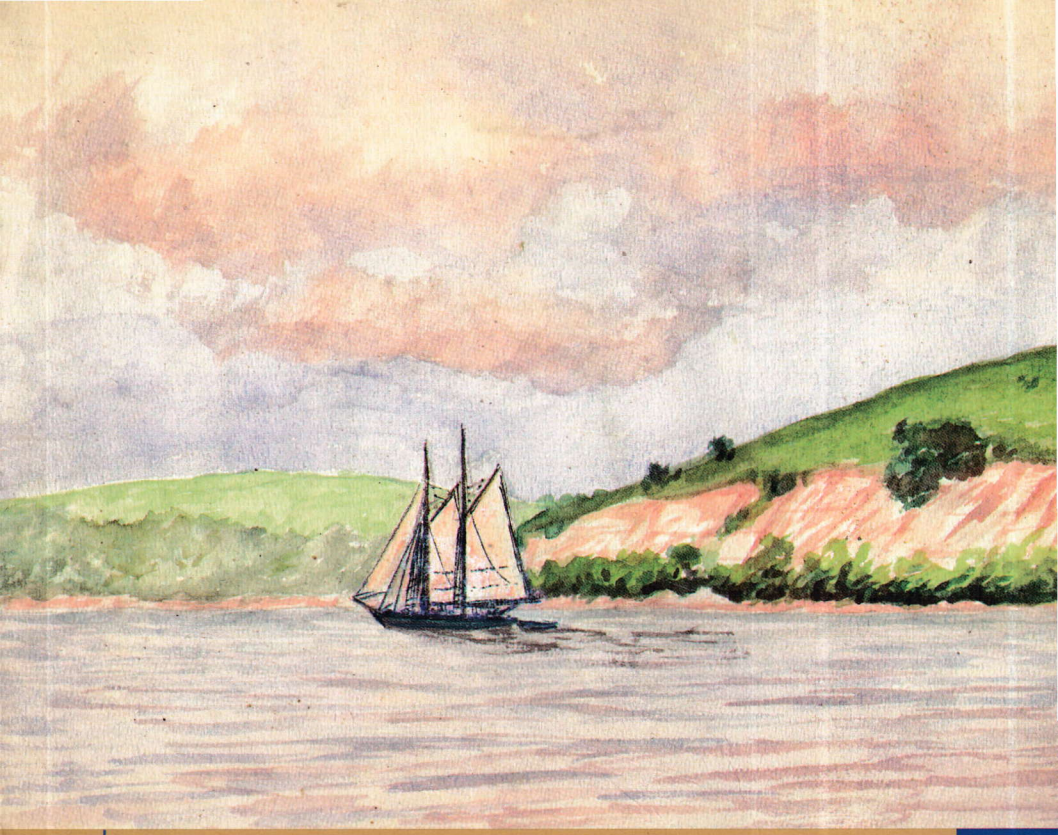
Cerca de la horca, 2003, Pablo Fucé

De próxima aparición:

La vida en prisión: Dr. Martín Mowszowicz Manchester

Una hazaña olvidada: Carlos Luzuriaga

Los faros del Uruguay: autores varios.



Este libro representa un viaje al Uruguay profundo. Una invitación para poner los ojos en el rio interior más importante que tenemos y recorrer buena parte de los paisajes, poblaciones y represas establecidas a lo largo de su curso.

También es un llamado para el encuentro con un mundo de pescadores artesanales, cazadores en lucha con jabalíes, canoeros en solitario, isleños ermitaños o contrabandistas furtivos, de esos que suelen desgranar sus crónicas, verdaderas o mentirosas, en interminables noches de fogón.

Un Uruguay desconocido para muchos, lleno de magia y de folclore.

Es tiempo que la literatura y historia se ocupen de temas regionales como forma de afianzar nuestra identidad y revalorizar el pais entero. Y propiciar el conocimiento mutuo de regiones y lugares, un turismo aventura que también suponga el intercambio de paisajes y visiones culturales.

9 789997 475930

EDICIO

HISTO
RELA